

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	8. december 2000

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 15. december 2000 {{SPA}} dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 20.-21. december 2000 {{SPA}} vedlægges Trafikministeriets aktuelle notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

TRAFIKMINISTERIET J.nr.121-27

3. kontor december 2000

MW/RNo

Rådsmøde (Transport) den 20.-21. december 2000

Aktuelt notat:

Dagsordenspunkt 1.-4: Søfart (varetages af Erhvervsministeriet).

Dagsordenspunkt 5: Etablering af et Europæisk Agentur for Luftfartssikkerhed (EASA). *

Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2000) 121. *

Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM (97) 382. *

Dagsordenspunkt 8: Et fælles transatlantisk luftfartsområde. *

Dagsordenspunkt 9: Etablering af et fælles europæisk luftrum. KOM(99)614. *

Dagsordenspunkt 10: Galileo (Europæisk civilt satellitnavigationssystem). *

Dagsordenspunkt 11: Jernbanepakken. (Ændring af direktiv 91/440/EØF og direktiv 95/18/EF samt direktivforslag til erstatning af direktiv 95/19/EF). KOM(98) 480. *

Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om arbejdstid for mobile arbejdstagere. (tilæggsforslag til KOM(98) 662). *

Dagsordenspunkt 13: Forslag til ændring af forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet og til og fra en medlemsstat eller i transit gennem en eller flere medlemsstater angående fælles chaufførattest KOM(2000) 751. *

Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv vedrørende et gennemsligt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans). KOM(98) 115 og KOM(2000) 759. [*](#)

Dagsordenspunkt 15: Forslag vedrørende uddannelse af vejtransportchauffører. [*](#)

Dagsordenspunkt 16: Ændring af forordning 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport. [*](#)

Dagsordenspunkt 17: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM(2000) 7. [*](#)

Dagsordenspunkt 18: Forslag til forordning om støtte til samordning af transport ad jernbane, landevej og indre vandveje. KOM(2000) 5. [*](#)

Dagsordenspunkt 19: Forslag til direktiv om sommertid. KOM(2000) 302. [*](#)

A-punkt: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz. KOM(99) 35 og KOM(2000)117. [*](#)

Dagsordenspunkt 5: Etablering af et Europæisk Agentur for Luftfartssikkerhed (EASA).

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 med Parlamentet).

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. Forslaget er endnu ikke formelt oversendt til Rå og foreligger indtil videre kun på engelsk.

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

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

JAA{{PU2}}s opgave er at udarbejde harmoniserede tekniske/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-medlemsstaterne. I Danmark bliver JAA reglerne, de såkaldte JAR{{PU2}}s (Joint Aviation Requirements) løbende indarbejdet i Bestemmelser for civil luftfart (BL).

JAA{{PU2}}s effektivitet har til tider været udsat for kritik, blandt andet fordi der skal være fuldstændig enighed mellem medlemslandene om de bestemmelser, som JAA udarbejder, hvilket gør proceduren både vanskelig og langsommelig.

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{{PU2}}s inkorporeres gennem komitologiproceduren.

Forordningen foreskriver, at alle EU-medlemsstater 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 oversættelsesarbejde af de omfattende tekniske regelsæt. I visse EU-lande kræves det nemlig, at al EU-lovgivning foreligger på nationalsproget, mens man i JAA-arbejdet traditionelt klarer sig 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 EU-agentur som løsningsmulighed.

Overordnet indebærer det nu foreliggende udkast til forslag, 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 d.v.s. enten vedtages efter forslag fra Kommissionen af Europa Parlamentet og Rådet eller gennem komitologi-proceduren.

Forslaget indebærer, at der i forbindelse med regeludarbejdelse er en række aktører indblandet. Disse er Rådet og Parlamentet, Kommissionen, Kommissionen og medlemsstaterne 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 indenfor sit ansvarsområde blive ledet af en bestyrelse, hvori hvert EU-medlemsland er repræsenteret. Desuden er der repræsentanter fra EU-kommissionen og repræsentanter fra Europaparlamentet. 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. lovebekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000 indarbejdet i Bestemmelserne for Civil Luftfart (BL{{PU2}}er).

3. Høring.

Forslaget vil, når det er modtaget formelt, blive udsendt til høring.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

Forslagets vedtagelse vil antagelig medføre behov for ændringer i de administrative forskrifter (BL{{PU2}}er).

5. Nærhedsprincippet 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.

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 og den 29. september 2000 til orientering.

Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2000) 121.

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 med Parlamentet).

Rådets nugældende forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer udgør det instrument, hvorved harmoniserede tekniske krav indarbejdes i Fællesskabets lovgivning.

Ved ovennævnte rådsforordning indføres i EU{{PU2}}s lovgivning de tekniske forskrifter og administrative procedurer (JAR - Joint Aviation Requirements), som er udarbejdet af de fælles luftfartsmyndigheder, JAA (Joint Aviation Authorities) - en sammenslutning af en række europæiske nationale luftfartsmyndigheder, herunder alle EU-medlemslande. Disse JAR{{PU2}}s er indført i forordningens bilag II. Fortegnelsen suppleres gradv. på at omfatte alle aspekter inden for luftfartssikkerhed og navnlig design, konstruktion, drift og vedligeholdelse af fly, samt personer og organisationer, der medvirker ved disse opgaver.

Det foreliggende forslag har til formål at gennemføre de harmoniserede tekniske og operative regler for civile luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, der udføres af ethvert luftfartsforetagende. (JAR-OPS.1).

Dette regelsæt omfatter detaljerede tekniske krav og administrative procedurer for kommerciel transport med fly omfattende bl.a. regler om certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber, om operationelle krav og procedurer, om instrumenter og udstyr, om vedligeholdelse af luftfartøjer og om håndbøger og logbøger m.v.

2. Gældende dansk ret.

De af JAA udviklede fælles sikkerhedsmæssige bestemmelser bliver løbende med hjemmel i luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000 indarbejdet i Bestemmelserne for Civil Luftfart (BL{{PU2}}er).

I Danmark er JAR-OPS. 1 allerede implementeret i BL 5-50 og gennemførelse af JAR-OPS. 1. som forordning medfører ikke behov for lovændring. Derimod vil forordningen medføre behov for ændring af de administrative forskrifter. BL 5-50 skal ophæves for så vidt angår den del, der er omfattet af forordningen, dvs. danske luftfartsselskabers operation af flyvemaskiner, mens BL 5-50 fortsat skal være i kraft for selskaber hjemmehørende på Færøerne og i Grønland.

3. Høring.

Forud for implementering i BL har JAR-OPS. 1 ved Statens Luftfartsvæsenets foranstaltning været i en bred høring hos luftfartsselskaber og berørte organisationer m.v.

Fornytt høring af Kommissionsforslaget har derfor ikke været skønnet nødvendigt.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

Forslagets vedtagelse vil som nævnt under pkt. 2. medføre behov for ændringer af de administrative forskrifter.

5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen relaterer ikke forslaget til disse to principper.

6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har været nævnt i Folketingets Europaudvalg den 29. september 2000 til orientering.

Grundnotat fremsendt til udvalget 17. juli 2000.

Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM (97) 382.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

Kommissionens forslag er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Parlamentet (art. 251).

Direktivforslaget omfatter - med forbehold for forpligtelserne i henhold til Rådets direktiv 89/391/EØF (vedrørende indførelse af foranstaltninger til at fremme arbejdstagers sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen - dvs. arbejdstager skal ikke selv betale for uddannelse vedrørende bl.a. sikkerhed) - alle medlemmer af kabine-besætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver på fly, der anvendes af EU-luftfartsselskaber, også selv om flyet er registreret i et tredjeland.

Hovedformålet er at sikre, at medlemmer af kabinebesætninger, der pålægges sikkerhedsopgaver på ovennævnte fly, opfylder visse uddannelsesmæssige og helbredsmæssige minimumskrav.

De uddannelsesmæssige minimumskrav består i dels en obligatorisk begynderuddannelse, dels en årlig opfriskningsuddannelse, som hvert tredje år gennemføres i udbygget form. Derudover består kravene i et omskolingsuddannelse for de medlemmer af kabinebesætningen, der er pålagt sikkerhedsopgaver i et *bestemt* fly.

Begynderuddannelsen omfatter bl.a. uddannelse i brand- og røgbekæmpelse, overlevelse i vand, overlevelse i særlige områder (polar, ørken, jungle etc.), førstehjælp, håndtering vedrørende passagerer og sikkerhedsprocedurer m.m.

Opfriskningsuddannelse omfatter *årligt* bl.a. beredskabsprocedurer, evakueringsprocedurer, førstehjælp, sikkerhedsprocedurer og gennemgang af diverse ulykkestyper. *Hvert tredje år* skal omskolings-uddannelsen bl.a. yderligere omfatte betjening af normale udgange og nødudgange samt alle andre udgange, realistisk og praktisk uddannelse vedrørende brandbekæmpelse og demonstration af anvendelse af redningsflåde eller slide.

Omskolingsuddannelsen omfatter bl.a. omskoling til anden flytype og til variant af samme flytype, uddannelse i brand- og røgbekæmpelse, betjening af døre og nødudgange, evakuering af slide, evakuerings-procedurer og krisesituationer, "crowd control" i forskellige krise-situationer, træde til hvis en pilot bliver uarbejdsdygtig, anvendelse af sikkerhedsudstyr og uddannelse vedrørende redningsflåder m.m.

Programmet for og tilrettelæggelsen af uddannelserne godkendes af den civile luftfartsmyndighed.

De helbredsmæssige minimumskrav er, at et medlem af kabine-besætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver, regelmæssigt skal bestå en helbredsmæssig lægeundersøgelse eller -vurdering.

Efter forslaget skal kabinebesætningsmedlemmer være mindst 18 år.

Af forslaget fremgår videre, at al uddannelse skal kontrolleres og registreres, og det skal attesteres, at uddannelsen er gennemført med et vellykket resultat. Hertil kommer, at bevis for faglige kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med direktivet, skal accepteres i de andre medlemsstater.

Kommissionen foreslår i øvrigt, at der fastsættes sanktioner for overskridelse af nationale bestemmelser vedrørende gennemførelse af direktivet, og at disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være af afskrækkende karakter.

Rådet vedtog i 1992 den tredje luftfartspakke, som indeholdt en sidste fase i liberaliseringen af luftfartssektoren i EU.

Kommissionen er af den klare opfattelse, at liberaliseringen af luftfartssektoren bør ledsages af supplerende foranstaltninger på en række områder, herunder sikkerhed. Hvis disse mål skal nås, finder Kommissionen det navnlig vigtigt at vedtage fælles bestemmelser om de tekniske krav, herunder krav vedrørende kabinebesætningens uddannelse.

Der er tale om et område, hvor Kommissionen har konstateret, at der er stor variation inden for Fællesskabet. I nogle medlemslande er uddannelsen organiseret og der udstedes bevis, i andre lande overlades dette til luftfartsselskaber, som tilrettelægger og administrerer deres egne godkendte kurser, og som ikke udsteder nogen officiel anerkendelse eller bevis herfor.

På baggrund af Kommissionens undersøgelse af spørgsmålet, konkluderer den, at man for at opretholde et højt sikkerhedsniveau må sikre, at uddannelsesorganisationen, uddannelsesprogrammet og uddannelsesfaciliteterne vedrørende kabinebesætningens faglige kvalifikationer godkendes og anerkendes formelt, og at det rette middel er et direktiv, der fastsætter mål, og som samtidig giver medlemslandene en vis frihed.

2. Gældende dansk ret.

De gældende danske regler på området er en af Statens Luftfartsvæsen i medfør af luftfartslovens § 34 og § 149 udstedt bestemmelse (BL) nr. 6-37 udgave 2 af 18. juni 1990 om certifikat om kabinebesætningsmedlem, CA-certifikat, herunder grunduddannelse.

BL{{PU2}}en fastsætter generelle bestemmelser for udstedelse af certifikat som kabinebesætningsmedlem samt vilkårene for, at en certifikatindehaver kan udføre tjeneste som kabinebesætningsmedlem. Hertil kommer bestemmelser for den teoretiske/praktiske uddannelse til kabinebesætningsmedlem.

BL{{PU2}}en omfatter for en stor dels vedkommende de samme elementer, som de minimumskrav der er omfattet af kommissionens forslag.

3. Høring.

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos alle danske luftfartsselskaber samt til relevante faglige organisationer. Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at den danske BL 6-37 på området allerede på nuværende tidspunkt tilgodeser en række af de krav, Kommissionens forslag vil medføre.

Flyvebranchens Personale Union har ikke bemærkninger til Kommissionens forslag.

Ministeriet har ikke modtaget høringssvar fra luftfartsselskaberne.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at have egentlige lovgivningsmæssige konsekvenser, men ovennævnte BL 6-37 vil skulle justeres (minimalt).

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

5. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Der er oversendt grundnotat vedrørende forslaget til Folketingets Europaudvalg den 31. oktober 1997 samt aktuelle notater den 28. november 1997 og den 23. juni 2000 i forbindelse med Rådsmøder henholdsvis den 11. december 1997 og den 26. juni 2000, forud for hvilke sagen er blevet nævnt i udvalget med henblik på orientering.

Dagsordenspunkt 8: Et fælles transatlantisk luftfartsområde.

Nyt notat.

På Rådsmødet den 17. juni 1996 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger mellem EU og USA, idet det langsigtede mål var at oprette et fælles luftfartsområde for de to parter. Mandatet udelod bl.a. det vigtige spørgsmål om markedsadgang. Kommissionen kunne eventuelt, når der var opnået resultater i forhandlingerne, få udvidet sit mandat til at omfatte alle centrale elementer.

Efter forhandlinger med USA vurderede Kommissionen, at det næppe var muligt at komme videre, medmindre den fik sit mandat udvidet. På Rådsmødet den 10. december 1997 præsenterede Kommissionen Rådet for et forslag til supplerende mandat med henblik på bl.a. også at kunne forhandle om fri markedsadgang og fri prisfastsættelse. Kommissionen fik ikke sit forslag til supplerende mandat vedtaget, og Coreper blev pålagt at arbejde videre med sagen.

I december 1998 stævnedes Kommissionen Danmark og en række andre EU-lande ved EF-Domstolen for at have handlet i strid med EF-traktaten ved i 1995 at have indgået bilaterale "open skies"-luftfartsaftaler med USA. Denne sag er endnu ikke afgjort af Domstolen.

På Rådsmødet den 26. juni 2000 blev et udkast fra formandskabet til udvidet mandat gjort til genstand for en orienterende drøftelse. I forhold til det oprindelige mandat adskilte det sig primært ved at inkludere "hårde rettigheder" som markedsadgang, kapacitet og billetpriser, og spørgsmålet om konkurrenceregler var uddybet. Formanden konstaterede, at det var nødvendigt at foretage yderligere analyser og overvejelser, før Rådet kunne træffe en politisk beslutning.

Efter den videre behandling foreslår formandskabet, at Rådsmødet vedtager en Rådsresolution, der giver udtryk for en positiv indstilling til principperne for et fælles transatlantisk luftfartsområde.

I Resolutionen bekræfter ministrene, at målet er at etablere et sådant område, og de udtrykker tilfredshed med det arbejde, der indtil nu er udført med henblik på at forberede et udvidet forhandlingsmandat. Samtidig anerkender man, at sådanne forhandlinger skal tage hensyn til særlige forhold i medlemslandene. Ministrene opfordrer Coreper til at iværksætte det nødvendige arbejde for at færdiggøre mandatet med henblik på vedtagelse, så snart den politiske situation gør det muligt.

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 14. juni 1996 og den 5. december 1997 med henblik på forhandlingsoplæg samt senest den 23. juni 2000 til orientering.

Dagsordenspunkt 9: Etablering af et fælles europæisk luftrum. KOM(99)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 og Norge og Schweiz med repræsentanter fra civile og militære luftfartsmyndigheder.

Rapporten fra denne gruppe på højt plan foreligger nu i endelig udkast.

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.

I rapporten understreges behovet for, at luftrummet betragtes som en ressource som skal behandles som ét fælles europæisk luftrum over EU's territorium og gennem EUROCONTROL, over det Pan Europæiske luftrum og

endvidere behovet for, at luftrummet reguleres og reguleres på europæisk niveau med udgangspunkt i trafikregulering i det øvre luftrum og under hensyn til anvendelsen af det nedre luftrum.

I Rapporten påpeges, 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 Europadomstolens 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. I rapporten anføres 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 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.

2. Høring.

Følgende 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 luften. 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 luftkontrollsystemer.

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 suverænitetsafgivelse samt på behovet for, at der ikke foretages større investeringer, før arbejdet med delprojekter viser en berettiget grund 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 Trafik 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.

Grundnotat om meddelelsen (KOM(99)614) er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. februar 2000. Forslaget har desuden været nævnt i Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 til orientering.

Dagsordenspunkt 10: Galileo (Europæisk civilt satellitnavigationssystem).

Nyt notat

Resumé

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.

På transportministerrådsmødet den 20.-21. december 2000 vil der skulle træffes beslutning om, hvorvidt projektet skal fortsætte i en udviklings- og testfase, der i givet fald vil vare frem til år 2005. Galileo-systemet vil efter planen kunne være fuldt operationelt i 2008.

Til brug for Rådets beslutning har Kommissionen den 22. november 2000 fremlagt 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 timingservice 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 offe r 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.

1. Baggrund

Den Europæiske Union og Den Europæiske Rumfartsorganisation, ESA, har de seneste år i fællesskab arbejdet for at udvikle en europæisk strategi for anvendelse af globale satellitnavigationssystemer (GNSS).

Europa-Kommissionen fremlagde i denne forbindelse i 1998 en meddelelse $\{\{PU2\}\}$ På vej mod et transeuropæisk net af positionsbestemmelser og navigationssystemer: En europæisk strategi for globale navigationssystemer $\{\{PU2\}\}$ (KOM (98)29). Denne meddelelse blev i 1999 fulgt op af en ny meddelelse: $\{\{PU2\}\}$ GALILEO $\{\{SPA\}\}$ Europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester $\{\{PU2\}\}$ (KOM(99)54).

Det centrale i disse meddelelser er anbefalinger om, at der udvikles et civilt, globalt satellitnavigationssystem som et europæisk alternativ og supplement til navnlig det amerikanske Global Positioning System(GPS).

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 vedtog Rådet en resolution på grundlag af de ovennævnte meddelelser, der bemyndigede Kommissionen til at iværksætte en definitionsfase for Galileo-projektet.

Tilsvarende vedtog ESA{{PU2}}s Råd den 12. maj 1999 en resolution om ESA{{PU2}}s deltagelse i programmet.

Målet med projektet er udvikling, implementering og drift af et civilt europæisk globalt satellitsystem til brug for navigation og positionsbestemmelse. Et sådant system kan finde anvendelse inden for et bredt spektrum af områder, f.eks. søfart, luftfart, vejtransport, jernbanetransport, landbrug, fiskeri, landopmåling og efterforskning efter olie og gas.

Samarbejdet mellem EU og ESA er tilrettelagt således, at EU varetager den overordnede politiske, organisatoriske og strategiske dimension af projektet, mens ESA forestår den tekniske udvikling af systemet under programbetegnelsen {{PU2}}GalileoSat{{PU2}}.

På transportministerrådsmødet den 20.-21. december 2000 vil der på grundlag af en rapport fra Europa-Kommissionen vedrørende resultaterne af definitionsfasen skulle træffes beslutning om, hvorvidt projektet skal fortsætte i en udviklings- og testfase, der i givet fald vil vare frem til år 2005. Galileo-systemet vil efter planen kunne være fuldt operationelt i 2008.

Tilsvarende skal der efter det oplyste træffes beslutning om det videre forløb for GalileoSat-programmet på et møde i ESA-rådet den 20. december 2000.

2. Galileo-systemkonstellation

2.1. Arkitektur

Galileo-systemets "hardware" vil bestå af et rumsegment og et dertil hørende jordbaseret kontrolsegment, som tilsammen skal sikre ensartede, globale anvendelsesmuligheder.

For så vidt angår rumsegmentet har der i definitionsfasen indgået to *hovedalternativer* i vurderingen:

En konstellation med 30 satellitter kredsende i 3 MEO (Medium Earth Orbit)-planer i en højde på godt 23.000 km.

En kombination af 24 MEO-satellitter og 8 GEO-(geostationary earth orbit) satellitter, hvoraf sidstnævnte befinder sig i en fast position over et givet punkt på Ækvator i en højde på 36.000 km.

Ud fra princippet om, at Galileo skal kunne matche GPS, og således bør opbygges som et globalt system med en ensartet service over hele kloden, er det den rene MEO-satellit løsning, der må vurderes som den mest hensigtsmæssige og som også er den løsning, som Kommissionen senest har peget på. Denne løsning vil give en ensartet europæisk service, selv for de lande, der ligger langt mod nord. Den kombinerede GEO+MEO løsning har derimod kun en tilgængelighed på 70% på nordlige breddegrader (over 62°), idet GEO-satellitter kun har begrænset anvendelsesmulighed på høje breddegrader, fordi de står lavt over horisonten.

Det jordbaserede kontrolsegment består 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. Ligeledes overvåges satelliternes bevægelser i baneplaner herfra.

Galileo's arkitektur vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med, at der træffes endelig afgørelse om, hvilke tjenester Galileo skal udbyde.

2.1.1 Integration af EGNOS-projektet

EU{{PU2}}s ministerråd (transportministre) besluttede i 1997 i samarbejde med ESA og Eurocontrol at iværksætte programmet European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS). Formålet med programmet er at forbedre anvendelsesmulighederne med det amerikanske GPS i Europa gennem øget integritet.

Planerne om etablering af Galileo har medført en vis usikkerhed om det hensigtsmæssige i at fastholde EGNOS-programmet, som efter planen vil være operationel i 2003, dvs. 5 år før Galileo efter planen skal være fuldt operationel. Usikkerheden understøttes af, at der i EGNOS anvendes geostationære satellitter, der indebærer en begrænset dækning på nordlige breddegrader.

Med henblik på at drage nytte af det hidtidige arbejde med EGNOS har Kommissionen foreslået en løsningsmulighed i tre trin, hvor EGNOS som trin 1 iværksættes som planlagt, idet man betragter dette som første fase af Galileo. Tanken er, at EGNOS hermed allerede fra 2003 vil åbne markeder for Galileo. I trin 2, som vil være perioden 2008-2015 skal EGNOS og Galileo eksistere parallelt, idet navnlig EGNOS jordsegment vil finde anvendelse også i Galileo-sammenhæng. I trin 3 efter 2015 vil der være tale om et integreret jordsegment, mens rumsegmentet vil være rent Galileo-baseret (MEO-satellitter).

2.2 Serviceydelser

Der sigtes på, at Galileo vil tilbyde følgende typer af serviceydelser, som adskiller sig fra hinanden i relation til tilgængelighed, garanti for forsyningssikkerhed og betaling fra brugernes side:

a) Open Access Service (OAS)

Open Access Service er en positionerings- og timingservice, som vil være frit tilgængelig uden betaling. Den retter sig mod massemarkeder og yder positionerings- og timing-informationer med rimelig nøjagtighed og integritet. Signalet vil være ukrypteret og signalspecifikationerne offentliggøres. Denne service retter sig navnlig mod fritidsformål og vil være i konkurrence med den civile side af det eksisterende amerikanske GPS (Global Positioning System), som stilles gratis til rådighed.

b) Controlled Access Service 1 (CAS 1)

- Dette niveau indeholder en kommerciel service til professionel brug (f.eks. fleet management og vejbenyttelsesafgifter) med samme ydelsesniveau som OAS-niveauet i relation til nøjagtighed, integritet og forsyningssikkerhed. Denne service er reserveret i OAS-systemet som særlige datablokke til brug for kommerciel anvendelse, som kan krypteres med henblik på opkrævning af betaling.

- en positionsrapporteringservice til brug for bl.a. spring, alarmering, kommunikation til og fra mobile enheder m.v.

- en sikkerhedsservice til brug for positionsbestemmelse navnlig på transportområdet. Denne applikation, er navnlig relevant på luftfartsområdet, men vil også kunne anvendes inden for søtransport og jernbanetransport. Kendetegnet for denne service er en forøget integritet baseret på Galileo-systemets regionale elementer.

Fælles for disse services er, at de vil være forbundet med en garanti for ydelsen og en deraf følgende erstatningsmulighed, samt at der vil skulle betales herfor af brugerne.

c) Controlled Access Service 2 (CAS 2)

Dette niveau er reserveret til offentlige tjenester og indeholder en service til brug for eftersøgnings- og redningstjenester (Safety of Life Service (SAS)). Nødstedte personer og køretøjer vil med en sender kunne udsende et nødsignal, der muliggør lokalisering. Tovejskommunikation muliggør bekræftelse over for den nødstedte af, at nødsignalet er modtaget. For denne service er der tale om en forøget integritet og tilgængelighed (99,9 %)

Det har i definitionsfasen desuden været på tale at etablere en særlig sikkerhedsrelateret service med krypterede signaler til brug for offentlige sikkerhedsformål ("Government Access Control" (GAS)). En sådan service er imidlertid ikke nævnt i den af Kommissionen udarbejdede rapport over resultaterne af definitionsfasen, men vil eventuelt kunne etableres på et senere tidspunkt.

3. Det amerikanske GPS (Global Positioning System)

GPS er designet som et dobbelt-system, der dels indebærer militært brug for USA og dets allierede dels civile applikationer til globalt brug.

De civile signaler stilles gratis til rådighed for brugerne, og de relevante specifikationer offentliggøres, således at elektronikindustrien verden over frit kan fremstille modtagere, uden at der skal betales licenser herfor. Det er fra amerikansk side oplyst, at der p.t. er 45 europæiske virksomheder, der fremstiller GPS-udstyr.

Det basale GPS består af et rumsegment med 24 satellitter i 6 planer og et jordsegment bestående af en hovedkontrolstation i Colorado Springs og 5 yderligere overvågningsstationer fordelt verden over. Hertil kommer et antal referencestationer i og uden for USA.

Den 2. maj 2000 besluttede USA at slå den hidtidige scrambling af signalerne (Selective Availability) fra. Dette indebærer, at nøjagtigheden for de civile signaler er øget fra tidligere 100-150 meter til nu 10-15 meter.

Gennem anvendelse af såkaldte **augmentation systems** kan der opnås endnu højere præcision (ned til få cm), højere integritet og bedre forsyningsikkerhed. Augmentation-systemer muliggør således en præcision på 1-3 meter, integritet på 2,5 **SPA** 5 sekunder (alarmeringstid) og en tilgængelighed på 99,7 %. Også det europæiske EGNOS-system, jf. afsnit 2.1.1 er et sådant **augm**, der primært er beregnet for luftfarten.

GPS udvikles løbende i takt med den generelle udvikling inden for globale satellitnavigationssystemer. For år 2001 er der afsat et samlet moderniseringsbudget for GPS på 440,9 mio. dollars (rum- og jordsegment), og for den efterfølgende 5-årsperiode tilsvarende et beløb på 2,7 mia. dollars. De årlige driftsudgifter for GPS udgør 400 mio. dollars.

Det er besluttet, at antallet af aktive GPS-satellitter øges fra de nuværende 24 til 33 (eventuelt 36), og at sendestyrken på GPS-signalerne øges, hvilket medfører bedre og mere præcise positioneringsmuligheder.

USA har oplyst, at man regner med, at det globale marked for GPS vil udgøre 16 mia. dollars i 2003.

4. Brugerinteresser i forbindelse med globale satellitnavigationstjenester

Den endelige fastlæggelse af de serviceydelse, Galileo-systemet skal kunne præstere, hænger naturligvis snævert sammen med potentielle brugeres behov.

I forbindelse med definitionsfasen er der gennemført en analyse af det europæiske marked for satellitbaserede positionerings- og timing-tjenester (GNSS). Ifølge Kommissionen har denne analyse vist, at størrelsen for dette marked (det totale GNSS-marked i Europa) forventes at stige fra 1,2 mia. EURO i 1999 til 5,9 mia. EURO i 2005. En prognose for 2010 er for Galileo-systemet alene 7,0 mia. EURO og for 2015 8,6 mia. EURO. Det bemærkes, at disse prognoser er behæftet med en betydelig grad af usikkerhed.

Særligt for transportområdet gælder, at hvor tidligere radionavigationssystemer i stor udstrækning specielt blev udviklet til brug indenfor hvert af områderne luftfart, søfart og landtransport er der ved anvendelse af satellitbårne systemer (primært GPS-systemet) givet mulighed for at disse systemer kan anvendes inden for alle tre områder og overalt på jorden. Samtidig har udviklingen af små bærbare modtagere **forøget** antallet af brugere betydeligt. Ikke alene store kostbare transportsystemer/enheder men også enkeltpersoner kan i dag stedbestemmes med få meters nøjagtighed med GPS. Samtidig er der opnået mulighed for nøjagtig tidsbestemmelse.

På denne baggrund kan det derfor være nødvendigt at se anvendelse og klassificering af disse systemer på en anden måde. Dette har betydning for både planlægning og udnyttelse af systemet. En inddeling kan foretages i følgende kategorier:

a) Systemer med kritisk sikkerhed

Direkte indflydelse på menneskers sikkerhed. Fordele ofte knyttet til forebyggende foranstaltninger.

b) Nødvendige systemer

En vigtig anvendelse, der ikke er direkte knyttet til menneskers sikkerhed. Fordele ofte knyttet til omkostninger og effekt i forbindelse med miljømæssige påvirkninger.

c) "Ikke-nødvendige systemer"

Anvendelsen har ingen direkte betydning for menneskers sikkerhed. Fordele er ofte besværlige at vurdere, og anvendelsen er ofte knyttet til stærke kommercielle interesser.

KATEGORI	VEJ	TOG	SØFART	LUFTFART	ANDET
Kritisk sikkerhed	Ledelse i nødsituationer Transport af farligt gods	Positiv kontrol Førerløse tog	Navigation i kystområder Redning og eftersøgning Havneanløb	Præcisions-indflyvning og landing Vejledning i forbindelse med kørsel på lufthavnsområde	Overvågning af pladetekniske bevægelser (jordskælv)
Nødvendige systemer	Transportledelse Elektroniske afgifter Trafikkontrol	Detektering af nødstejede tog Trafikledelse	Navigation uden for kystområder Off-shore udvinding Skibstrafiksystemer	En route-navigation Overvågning af terminalområdet	Timing af Internettet Timing af mobiltelefonnet Overvågning af store konstruktioner (dæmninger, broer m.m.) Landmåling
"IKKE-nødvendige" systemer	Rutevejledning	Trafikinformation	Informationssystemer	Handling af bagage og fragt	

For en række af de ovennævnte anvendelsesmuligheder gælder, at ydelsen vil blive væsentligt forbedret, såfremt der er adgang til både GPS og Galileo.

Europæiske brugere

Kommissionen har beregnet at der i Europa vil være tæt ved 200 mio. potentielle brugere af et satellitnavigationssystem:

- ca. 30.000 luftfartøjer,
- ca. 26.000 skibe inkl. slæbebåde og pramme,
- ca. 55.000 lokomotiver og togsystemer,
- ca. 513.000 busser,
- ca. 21 mio. lastbiler og
- ca. 155 mio. personbiler.

Hertil kommer et ukendt antal firmaer og personer, der bruger systemet i forbindelse med specielle opgaver.

5. Danske industripolitiske interesser i Galileo-projektet

Udvikling og afprøvning af Galileo's tekniske infrastruktur varetages af den Europæiske Rumorganisation (ESA) under programbetegnelsen "GalileoSat". GalileoSat programmet skal således dels indeholde en detaljeret teknisk specifikation af den jord- og rumbaserede infrastruktur for Galileo baseret på Kommissionens instruks om systemkrav m.v., dels udvikle centrale dele af den samlede infrastruktur, herunder opsendelse af 2-3 polkredsende satellitter. Hensigten med dette pilotsystem er at afprøve Galileo systemet i kredsløb over jorden, og pilotsystemet vil senere komme til at indgå i Galileo.

GalileoSat programmet løber over 7 år med et forventet samlet budget på 590,8 meuro, fordelt på tre faser:

- definitionsfase (1999-2000), med et budget på 40,8 meuro
- udviklings- og testfase, step 1 (jan. 2001 - nov. 2001), med et budget på 53 meuro
- udviklings- og testfase, step 2 (2001 {{SPA}} 2005) med et budget på 497 meuro

GalileoSat programmet er et såkaldt frivilligt program, hvor ESA medlemslandene er frit stillet m.h.t. deltagelse. Alle medlemslandene på nær ét deltager i programmet. Dansk deltagelse i GalileoSat's definitionsfase på 1.5 millioner kroner er

tilvejebragt af Trafikministeriet. ESA's sekretariat forudsætter, at medlemslandene på ESA-rådsmødet den 20. december tilkendegiver, hvorvidt man ønsker at deltage i udviklings- og testfasen for GalileoSAT-programmet, såfremt det besluttes at gå videre med Galileo-projektet ud over den igangværende definitionsfase.

Deltagelse i GalileoSat programmet er interessant i industrimæssig henseende. De danske virksomheder, som måtte komme med i det industrikonsortium, der skal udvikle og bygge pilotsystemet, vil få mulighed for at opretholde deres internationale styrkeposition inden for udvalgte teknologier (bl.a. strømforsyning og kontrolsystemer) og for at udvikle nye kompetencer. Dernæst er deltagelse i GalileoSat adgangsbilletten til at være med til at opbygge det fulde system med ca. 30 satellitter, og endelig vil der være mulighed for senere salg til systemets vedligeholdelse i forbindelse med den operationelle drift. De virksomheder, for hvem det lykkes at vinde sådanne kontrakter, vil få en god reference som leverandør af satellitteknologi på det kommercielle marked.

Dansk deltagelse i det industrikonsortium, der vinder kontrakten for udviklingen af pilotsystemet, kan derudover medvirke til at sikre dansk industri en rolle i forbindelse med udnyttelsen af Galileo-signalerne inden for forskellige brugersegmenter i Danmark, idet forberedelsen af tjenesterne sandsynligvis vil indgå som en del af Galileo projektet.

Fortsættelsen af Danmarks industrielle engagement i GalileoSat forudsætter et nyt dansk bidrag til ESA. Det vil være relevant at regne med en deltagelse på 1% i udviklings- og testfasen, hvilket vil betyde et bidrag på ca. 4 mio kroner til step 1 (2001), og ca. 38 mio. kr. til step 2 (2001 - 2005), dvs. i alt ca. 42 millioner kroner til den samlede udvikling- og testfase.

6. Budget og finansiering

6.1 Udgifter

Europa-Kommissionen har som led i definitionsfasen fremlagt følgende overslag over omkostningerne for den videre udvikling og igangsætning af Galileo-projektet frem til 2008:

Omkostninger i millioner EURO	Udvikling og test 2001-2005		Igangsætning 2006-2007		Total Millioner EURO
Ledelse, konstruktion, systemstudier	Industri & Galileo Agentur	160		130	290
Satellitter	Indtil test	240	30 x 22 MEURO	660	900
Opsendelse	2 x 40 MEURO (dobbelt opsendelse)	80	6 x 110 MEURO	660	740
Jordsegment -globalt/regionalt	277 MEURO/202 MEURO	480		380	860
-lokalt	(30 MEURO)				
Drift/tests	Indledende drift	70		210	280
Teknologiunderstøttelse og brugersegment		70		60	130
Galileo total		1.100		2.100	3.200
EGNOS integration				50	3.250

Fra år 2008 og fremefter forudsættes årlige udgifter til drift og vedligeholdelse på 220 mio. EURO.

Udgifterne til driften af EGNOS i perioden 2004-2008 udgør 25 mio. EURO pr. år.

Det bemærkes, at det fra amerikansk side, men også fra andre (europæiske) kilder er anført, at de ovennævnte udgiftsoverslag forekommer urealistisk lave set i lyset af erfaringerne med GPS.

6.2 Finansiering

6.2.1 Udviklings- og testfasen (2001-2005)

Som det fremgår af kap. 8.1, anslås udgifterne i udviklings- og testfasen frem til og med år 2005 at udgøre ca. 1.100 mio. EURO, som skal finansieres af offentlige midler således:

a. 550 mio. EURO

fra EU's program vedrørende Transeuropæiske Netværk (TEN)

a. 550 mio. EURO

finansieres af European Space Agency (ESA) gennem GalileoSAT-programmet. Såfremt dansk industri skal have del i programmet, vil der være behov for dansk medfinansiering i størrelsesordenen 1 % af dette beløb svarende til ca. 42 mio. kr. fordelt over 5 år.

Hertil kommer 30 mio. EURO fra EU's 5. rammeprogram for forskning og evt. et endnu ikke fastlagt beløb fra 6. rammeprogram til dækning af udgifter til lokale elementer m.v.

6.2.2 Igangsætningsfasen (2006-2007)

Af det samlede anslåede udgiftsbeløb i igangsætningsfasen på ca. 2.100 mio. EURO forudsættes det af Kommissionen, at ca. 1.500 mio. EURO kan skaffes gennem public-private partnerships (PPP), mens 600 mio. EURO på en endnu ikke nærmere fastlagt måde skal tilvejebringes af hhv. EU og ESA.

For så vidt angår PPP-finansieringen offentliggjorde Kommissionen i december 1999 en anmodning om interessetilkendegivelser om deltagelse i PPP-projekter inden for rammerne af Galileo-programmet, hvor man bad den private sektor om at foreslå forretningsmodeller og tilkendegive deres interesse i og evne til at bidrage til finansiering, udvikling og drift af Galileo.

Resultaterne heraf er endnu ikke offentliggjort, men de foreløbige resultater er ifølge Kommissionen, at den private sektor har tilkendegivet en interesse i deltagelse i projektet, men at forudsætningen for et mere forpligtende engagement fra den private sektors side er, at den offentlige sektor selv forpligter sig finansielt og at der etableres det nødvendige organisatoriske set-up.

7. Fordele og cost-benefit vurdering

7.1 Fordele

Fordelene ved Galileo-projektet kan opdeles i følgende kategorier:

a) Strategiske/politiske fordele

- større europæisk uafhængighed i relation til global satellitnavigation

1. uafhængighed af det amerikanske, militært kontrollerede GPS
2. stærkere forhandlingsposition i internationale relationer
3. mulighed for den europæiske industri for at trænge ind i et amerikansk domineret marked
4. civilt ejerskab med mulighed for at udvikle kommercielle og sikkerhedsmæssige applikationer

b) Teknologiske fordele

- fremskridt for Europa i rumsektoren, transportsektoren og softwaresektoren
mikroelektroniksektoren

- nye standarder i integrerede teknologier: navigations- og kommunikationssystemer, satellit- og jordsystemer, geografiske informationer

- støtte til forskning og udvikling i Europa

5. alarmopkald integreret i mobiltelefoner

6. on-line trafikinformation

7. forbedrede bilnavigationssystemer med interaktiv trafik- og rejseplaner

c) Sociale fordele

8. billigere transport

9. øget beskæftigelse

10. reducerede rejsetider

11. øget sikkerhed

12. reduceret forurening

13. reducerede trængselsproblemer

14. styring af vognparker (lastbiler, taxis, busser, ambulancer, etc.)

7.2 Cost-benefit-analyse

Kommissionen har som led i definitionsfasen udarbejdet en cost-benefit-analyse af Galileo-projektet, som ifølge Kommissionen sammenligner et scenarie, hvor Galileo-projektet gennemføres, med et scenarie, hvor et forbedret GPS fremover vil udgøre den væsentlige aktør på globalt plan i relation til satellitnavigation. Intentionen er herved at vise den $\{\{PU2\}\}$ added value $\{\{PU2\}\}$, som fås med gennemførelsen af Galileo-projektet.

Kommissionens analyse indeholder estimater af de økonomiske og sociale nettofordele for industrien og for brugerne af Galileo.

De økonomiske nettofordele baseres på en sammenligning af de forventede investeringsomkostninger med de kvantitative fordele for industrien og for brugerne.

For så vidt angår de økonomiske nettofordele for industrien er kommissionens overslag følgende:

årlige gennemsnit $\{\{SPA\}\}$ mio. EURO					
	2001-2005	2006-2007	2010	2015	2020
rumindustrien og Galileo-operatøren	190	930	190	190	190
producenter af integrerede produkter og tjenester			20	45	80
samlede fordele for industrien	190	930	210	235	270

Der synes at kunne sættes spørgsmålstegn ved relevansen af at medtage sådanne fordele for industrien, da det ikke er godtgjort, at afkastet af ressourcer anvendt til produktion af udstyr m.v. til satellitnavigation er større end ved anden anvendelse.

For så vidt angår de økonomiske nettofordele for brugerne, omfatter disse de direkte fordele af de nye tjenester, som tilbydes af Galileo og som ikke kan tilbydes af GPS (f.eks. certificerede sikkerhedskritiske tjenester og garanterede kommercielle applikationer) såvel som forbedrede tjenester, som muliggøres af interoperabilitet mellem Galileo og GPS. Kommissionen giver følgende overslag over disse fordele for brugerne:

årlige gennemsnit {{SPA}} mio. EURO					
	2001-2005	2006-2007	2010	2015	2020
nettofordele for brugere	0	0	1970	4740	7950

De sociale fordele defineres som forhold, der generelt vil forbedre livskvaliteten for borgeren i medlemslande. Der gives estimater over fordelene i relation til a) reducerede trængselsproblemer, b) mindre miljøforurening c) øget sikkerhed og d) genanvendelse af radiospektrum, som frigøres ved at eksisterende navigationssystemer kan nedlægges.

Kommissionen giver følgende estimater over de sociale fordele:

årlige gennemsnit {{SPA}} mio. EURO					
	2001-2005	2006-2007	2010	2015	2020
reducerede trængselsproblemer	0	0	170	650	1500
reduceret forurening	0	0	60	190	400
øget sikkerhed	0	0	15	15	15
genanvendelse af radiospektrum	0	0	0	160	160
samlede sociale fordele	0	0	245	1015	2075

De af Kommissionen fremlagte estimater er i oversigtsform følgende:

årlige gennemsnit {{SPA}} mio. EURO					
	2001-2005	2006-2007	2010	2015	2020
nettofordele for industrien	190	930	210	235	270
nettofordele for brugerne	0	0	1970	4740	7990
samlede økonomiske nettofordele	190	930	2180	4975	8220

samlede sociale fordele	0	0	245	1015	2075
Samlede fordele	190	930	2425	5990	10295

Det samlede skøn over kumulative fordele og omkostninger i perioden 2001 - 2020 er på denne baggrund således:

Samlede økonomiske fordele: **62 mia. EURO**

Samlede sociale fordele: **12 mia. EURO**

Samlede fordele: **74 mia. EURO**

Samlede investeringsomkostninger: **6 mia. EURO**

Beløbene er ikke tilbagediskonterede, men der er beregnet en intern forrentning af projektet på 75 %.

Hertil kommer de tidligere nævnte strategiske fordele, som i Kommissionens cost-benefit-analyse formuleres som:

1. udvikling af et certificeret system under europæisk kontrol, som kan understøtte implementeringen af fremtidige europæiske politikker
2. muligheder for at udvikle større politisk, økonomisk og social sammenhæng i Europa
3. en stærkere forhandlingsposition i relation til udenrigspolitik, forholdet til tredjelande og internationale handelsrelationer
4. opretholdelse af strategiske industrielle færdigheder og kapacitet samt know-how til at bygge, opsende og drive satellitter med henblik på at give Europa en selvstændig adgang til rummet

Endelig anfører Kommissionen, at eksistensen af en europæisk satellitnavigationservice vil indebære, at Europa er sikret adgang til satellitnavigation, selvom GPS af den ene eller den anden grund er utilgængelig. Europas afhængighed af navigations-, positionerings- og timingtjenester vil stige. Det forventede antal modtagere vil således stige fra 100 mio. modtagere i 2005 til 370 mio. modtagere i 2025. Kommissionen vurderer, at Europa vil lide tab, der overstiger investeringerne på 6 mia. EURO i Galileo, hvis GPS-tjenesten afbrydes i et samlet tidsrum på mere end 6 dage frem til 2020.

8. Organisatoriske spørgsmål

8.1 Midlertidig struktur efter definitionsfasens udløb

Idet en endelig organisatorisk struktur for eventuelle kommende faser af Galileoprojektet, herunder en driftfase, formentlig først kan være på plads i begyndelsen af 2002, vil der være behov for at etablere en midlertidig struktur for udviklingsfasen efter udløbet af den igangværende definitionsfase, som efter planen skal afsluttes med udgangen af år 2000.

Kommissionens forslag er at lade denne midlertidige struktur tage udgangspunkt i organiseringen af Galileo-projektet i definitionsfasen og lade det eksisterende $\{\{PU2\}\}$ Programme Management Board $\{\{PU2\}\}$ (PMB) som består af en repræsentanter for Kommissionen og ESA stå i spidsen for den første del af udviklingsfasen, idet PMB indgår nødvendige kontrakter med ansatte i et sekretariat med henblik på den praktiske udførelse af arbejdet. Der vil være behov for et politisk styringsorgan, som dækker såvel EU $\{\{PU2\}\}$ s medlemsstater som ESA med henblik på den fortsatte politiske styring og kontrol af projektet.

8.2 Styringsstruktur i konstruktionsfasen (2002-2006), igangsætningsfasen (2006-2008) og driftsfasen (2008 og fremefter)

For så vidt angår etablering af en styringsstruktur af mere permanent karakter foreslår Kommissionen, at der etableres et Galileo-agentur, som dels skal have til opgave at styre projektet dels kontrollere den private sektors opgaver i relation til operationsfasen. Kommissionen har oplyst, at man vil kunne forelægge et forslag om oprettelse af et sådant agentur for Rådet i begyndelsen af 2001.

Den af Kommissionen foreslåede struktur har 4 niveauer:

a) Første niveau: Galileo-agentur

Galileo-agenturet er den organisatoriske enhed, som vil have det overordnede politiske ansvar. Den fremtidige model for samarbejdet mellem EU og ESA, som vil skulle defineres, vil have betydning for beslutningsprocessen i agenturet.

I startfasen vil agenturet være ansvarlig for kontraktindgåelse vedrørende udviklingen af Galileo-systemet. Herefter vil kontraktindgåelse i forbindelse med den fortsatte etablering og drift kunne delegeres til f.eks. en teknisk agent, ESA eller en trust fund. I driftsfasen vil agenturet være den myndighed, der tildeler en primær koncession til Galileo-operatøren.

Agenturet vil desuden være ansvarlig for kontrakter i relation til Galileo{{PU2}}s inkorporering i internationalt samarbejde og vil have det endelige ansvar i relation til internationale bestemmelser vedrørende ruminfrastruktur.

b) Andet niveau: PPP modeller

Det andet niveau består af et eller to selskaber, idet der lægges op til en opdeling i et driftsselskab og et holdingselskab, hvorved den kommercielle del adskilles fra administrationen af de centrale aktiver, hardware og infrastruktur.

Fordelen ved denne model er, at investorer, som er interesseret i marketing, koncentrerer sig i Galileo operatørselskabet på basis af koncessionsaftalen, mens holdingskabet med en blandet offentlig-privat partnerskabstruktur står for administration og geninvesteringer i centrale elementer i projektet.

Driftsselskabet opererer på basis af en primærkoncession, som er tildelt af Galileo-agenturet og tildeler så underkoncessioner til serviceudbydere, som repræsenterer de konkrete "sælgere" af dataprodukterne.

-

c) Tredje niveau: Serviceudbydere

Serviceudbydere retter sig mod grupper af brugere afhængigt af den konkrete anvendelse. Der indgås kontrakter som med private selskaber. Det udestår stadig i hvilket omfang Galileo-agenturet kan pålægge kommercielle betingelser via Galileo-operatøren og serviceudbydere. Hvad angår udvikling af markeder skelnes der mellem tildeling af underlicenser til serviceudbydere og markedet for modtagere, som skal anvendes af brugerne.

d) Fjerde niveau: Brugere

De endelige brugere er dem, der gør brug af de udbudte navigationsdata og i nogle tilfælde yderligere information (fx præcis timing), som udbydes af serviceudbydere.

9. Forhold til tredjelande

På transportministerrådsmødet i oktober 1999 vedtog Rådet forhandlingsmandater til Kommissionen med henblik på forhandlinger med USA og Den Russiske Føderation om samarbejdsaftaler vedrørende satellitnavigation. På grundlag af disse forhandlingsmandater har der herefter været ført forhandlinger med de to lande, idet der dog i ingen af tilfældene endnu er indgået aftaler.

10. Forslag til rådskonklusioner

Med henblik på beslutningen på transportministerrådsmødet den 20.-21. december har formandskabet fremlagt et udkast til rådskonklusioner.

I resolutionsudkastet bekræftes Galileo-projektets strategiske betydning, og der gives samtykke til igangsættelsen af projektets udviklingsfase på en række vilkår, hvoraf kan fremhæves

1. at der vælges en satellitkonstellation, der giver en global dækning og en ensartede signaler overalt på EU{{PU2}}s territorium (MEO-satellitter)
2. at der sikres interoperabilitet på brugerniveau med GPS og GLONASS
3. at sikkerhedsaspekterne i relation til systemet undersøges nærmere
4. at finansieringen af de forskellige tjenester, der tilbydes af Galileo, skal afspejle disse tjenesters anvendelse
5. at public-private partnerships er et væsentligt led i realisationen af projektet
6. at der etableres et agentur under EU{{PU2}}s og ESA{{PU2}}s politiske kontrol med henblik på ledelsen, herunder den finansielle styring af projektet, idet Kommissionen fremlægger forslag for Rådet til statutter for agenturet inden 30. juni 2001, og at der etableres en midlertidig styringsstruktur fra begyndelsen af 2001
7. at Kommissionen udarbejder årlige statusrapporter til Rådet om projektets forløb, idet den første rapport præsenteres for Rådet i 2. halvdel af 2001, således at Rådet i slutningen af 2001 kan tilkendegive vilkårene for fortsættelse af udviklingsfasen

11. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere 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).

Dagsordenspunkt 11: Jernbanepakken. (Ændring af direktiv 91/440/EØF og direktiv 95/18/EF samt direktivforslag til erstatning af direktiv 95/19/EF). KOM(98) 480.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsatte den 22. juli 1998 forslag til "jernbanepakke". Jernbanepakken består af to ændringsforslag og et nyt direktivforslag:

Forslag til Rådets og Europa-Parlamentets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, forslag til Rådets og Europa-Parlamentets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forslag til Rådets og Europa-Parlamentets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikre rhedscertificering (KOM (98) 480, endelig udgave).

Forslagene blev fremsat under henvisning til Traktatens artikel 71 og vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen).

1.1. Kommissionens oprindelige forslag

Kommissionens oprindelige forslag havde til hensigt at sikre en effektiv udnyttelse af jernbaneinfrastruktur, gøre eksterne adgangsrettigheder effektive ved at tydeliggøre reglerne om afgifter og tildeling af kapacitet og at sikre, at afgifts- og tildelingsprocedurerne ikke virker hindrende for adgangen til markedet.

Forslaget indeholdt i hovedtræk følgende:

1. Krav om særskilte regnskaber for passagerbefordring og godstransport.
2. Krav om regnskabsmæssig adskillelse mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere for så vidt angår såvel driftsregnskaber som balancer.

3. Principper og procedurer for opkrævning af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Hovedprincippet var, at afgifterne skulle fastsættes til de marginale omkostninger for benyttelse af infrastrukturen.
4. Principper og procedurer for tildeling af kapacitet.
5. Krav om EU-licenser til alle jernbanevirksomheder, der er etableret i EU (i stedet for som nu blot jernbanevirksomheder, der udfører international trafik).

1.2 Kommissionens ændringsforslag

Kommissionen vedtog den 25. november 1999 et ændret forslag efter Europa-Parlamentets førstebehandling. Forslaget indebar krav om en organisatorisk adskillelse mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter og øget markedsåbning for godstransport.

1.3. Rådets behandling

Rådet nåede til politisk enighed om et forslag med henblik på vedtagelse af en fælles holdning den 9. december 1999. Rådet vedtog en fælles holdning den 28. marts 2000.

1.4. Europa-Parlamentets behandling

Europa-Parlamentet afgav sin første udtalelse om jernbanepakken den 10. marts 1999 med forbehold for ændringsforslag.

Efter Amsterdam-traktatens ikrafttræden den 1. maj 1999 godkendte Europa-Parlamentet førstebehandlingen den 15. september 1999.

Europa-Parlamentet godkendte ved sin andenbehandling den 5. juli 2000 Rådets fælles holdning med forbehold af sit ændringsforslag, der går i retning af øget åbning af jernbanemarkederne (også for passagertransport) i etaper, afgifter, der sikrer fuld omkostningsdækning for infrastrukturen, og en fuldstændig organisatorisk adskillelse mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

1.5. Forligsprocedure

Da Rådet ikke fuldstændigt har kunnet tilslutte sig Europa-Parlamentets ændringsforslag ved Parlamentets andenbehandling, har forslagene været i forligsprocedure.

Der har været afholdt dialog-møder mellem Rådet, Parlamentet og Kommissionen i september, 11. oktober og 22. november 2000. På forligsudvalgmødet den 22. november 2000 blev der indgået forlig om et forslag, der består af fire punkter:

1. Der indsættes en bestemmelse om, at det er hensigten på længere sigt, at afgifterne skal kunne dække vedligeholdelse af eksisterende infrastruktur.
2. Der indsættes en bestemmelse om, at der kun kan opkræves afgifter for miljøbelastning, der fører til, at det gennemsnitlige afgiftsniveau forhøjes, hvis sådanne afgifter tilsvarende indføres for konkurrerende transportformer.
3. Der stilles krav om en organisatorisk adskillelse af jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltning (for så vidt angår afgiftsopkrævning og kapacitetstildeling).
4. I løbet af 7 år fra direktivernes ikrafttræden udvides markedsadgangen for godstransport til at omfatte alle medlemsstaternes jernbanestrækninger. Markedsåbningen vil omfatte international godstransport, også i transit.

2. Gældende dansk ret

- Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.
- Bekendtgørelse nr. 534 af 26. juni 1997 om ikrafttrædelse af EF-direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.

- Bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 om ikrafttræden af EF-direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1048 af 17. december 1997.

- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed.
- Bekendtgørelse nr. 997 af 16. december 1998 om modtagepligt på kombiterminaler.
- Bekendtgørelse nr. 998 af 17. december 1998 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.
- Bekendtgørelse nr. 879 af 4. december 1999 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 560 af 21. juni 2000 om modtagepligt på stationer.

3. Høring

De tre direktivforslag har været udsendt i høring. Der henvises til grundnotat af 8. november 1998.

4. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser

Det kompromis, der er opnået ved forligsproceduren, forventes ikke at have statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Der kan blive tale om mindre ændringer af lov om jernbanevirksomhed m.v.

Trafikministeriets bekendtgørelser nr. 534 af 26. juni 1997 om ikrafttrædelse af EF-direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og nr. 535 af 26. juni 1997 om ikrafttræden af EF-direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter vil blive ændret i overensstemmelse med direktiverne.

5. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Jernbanepakken har tidligere været nævnt for Folketingets Europaudvalg den 27. november 1998, den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 26. november 1999 og den 9. oktober 2000 til orientering og den 11. juni 1999 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om arbejdstid for mobile arbejdstagere. (tilæggsforslag til KOM(98) 662).

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

a. Kommissionens oprindelige forslag.

Forslaget fremsættes under henvisning til Traktatens artikel 118A i relation til beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed samt artikel 75 i relation til forbedring af færdselssikkerheden og arbejdstid for selvstændige chauffører. Det vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Direktivforslaget skal dels ses i sammenhæng med det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104/EF ændret ved direktiv 2000/34/EF og dels Rådets forordning 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, der regulerer køre- og hviletidsbestemmelserne.

I forbindelse med vedtagelsen af det generelle arbejdstidsdirektiv blev det besluttet at udelade bestemte sektorer og aktiviteter, herunder transport, fra direktivet med henblik på at træffe særskilte foranstaltninger for disse sektorer og aktiviteter.

For så vidt angår vejtransportsektoren er det således nu alene fastsat, at ikke-mobile ansatte omfattes af det generelle arbejdstidsdirektiv, og at reglerne heri om 4 ugers årlig ferie, helbreds kontrol for natarbejdere, tilstrækkelig hvile samt maksimal årlig arbejdstid tillige skal gælde for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren. Selvstændige vognmænd, der selv udfører kørsel, er således ikke omfattet af de forhold, der reguleres i det generelle direktiv.

Direktivforslaget på vejtransportområdet følger Kommissionens forslag alle mobile arbejdstagere samt - efter en overgangsperiode - selvstændige chauffører, der udfører vejtransport for egen eller fremmed regning, herunder chauffører, der udfører firmakørsel med lastbil, buskørsel og taxikørsel.

Der er tale om minimumsregler, således at medlemslande kan anvende eller indføre regler eller kollektive overenskomster, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af mobile arbejdstagere og selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed end bestemmelserne i direktivforslaget.

Formålet med direktivet er ikke blot at sikre arbejdstagernes og de selvstændige chaufførers sundhed og sikkerhed, men også at undgå eventuelle konkurrenceforvridninger og at forbedre færdselssikkerheden.

Forslaget supplerer bestemmelserne i Rådets forordning 3820/85 om køre- og hviletidsbestemmelserne. Bestemmelserne om pauser og hviletid samt bestemte andre specifikke elementer i forordningen gælder derfor fortsat for de pågældende selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere. Alle selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere, der ikke falder ind under køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde, bl.a. buschauffører, der kører rutekørsel på under 50 km, taxichauffører og chauffører, der fører lastbiler under 3,5 tons, kommer ind under bestemmelser om pauser og hviletid i forslaget til særdirektiv.

b. Formandskabets kompromisforslag.

Efter en række drøftelser på både rådsmøder, Coreper og i transportgruppen har det franske formandskab nu udarbejdet et kompromisforslag, som har følgende indhold:

- Direktivets anvendelsesområde foreslås for mobile arbejdstagere at være sammenfaldende med dækningsområdet i forordning 3820/85 og AETR-overenskomsten vedrørende køre- og hviletid.
- Selvstændige chauffører foreslås undtaget for direktivets anvendelsesområde, og Kommissionen skal 2 år efter indførelsen af direktivet fremlægge en rapport om konsekvenserne af at undtage disse for direktivet.
- Mobile arbejdstagere, der ikke er omfattet af særdirektivet, foreslås omfattet af det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104 ændret ved direktiv 2000/34 (dvs. bl.a. buschauffører, der udfører rutekørsel under 50 km, taxichauffører og chauffører, der udfører godskørsel med køretøjer, der er mindre end 3,5 t totalvægt).
- Arbejdstid defineres i artikel 2 som omfattende den tid, der medgår til vejtransportaktiviteter og rådighedstid, excl. pauser som defineret i artikel 4 og ventetid som defineret i stk. 2 i artikel 2. Aktiviteterne omfatter kørsel, lastning og losning, assistance til passagerer, rengøring og teknisk klargøring og alt andet arbejde for at sikre sikkerheden af køretøjet, godset eller passagererne. Det foreslås endvidere, at specielt af læsning og pålæsning indgår i arbejdstiden.
- Herudover foreslås det, at ventetid i forbindelse med færge- eller togtransport, ventetid i forbindelse med grænsepassage eller kørselsforbud ikke indgår i arbejdstiden og skal være aftalt og kendt på forhånd. I tilfælde, hvor der er 2 chauffører i et køretøj, henregnes den tid, der anvendes til at ledsage køretøjet eller hvile i køretøjet ligeledes til ventetid.
- Der foreslås definitioner på mobil arbejdstager, herunder natarbejde, selvstændige chauffører, uge, natid, herunder at natid er alle perioder, som er mindst 7 timer i tidsrummet kl. 24.00 $\{\{SPA\}\}$ 05.00, og natarbejde.
- I artikel 3 fastsættes der en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 48 timer med en referenceperiode på 4 måneder, idet den højeste ugentlige arbejdstid fastsættes til 60 timer.

Herudover forpligtes arbejdstagere til at oplyse arbejdsgiveren om arbejde udført for en anden arbejdsgivers regning.

- Artikel 4 omfatter arbejdstagerens ret til pauser med respekt af køre- og hviletidsbestemmelserne i forordning 3820/85 og AETR-overenskomsten, således at arbejdstagere ikke kan arbejde mere end højst 6 timer uden en pause. Der foreskrives en obligatorisk pause på 30 minutter (der kan opdeles i 2 pauser på 15 minutter) hvis arbejdstiden er fra 6 til 9 timer, og 45 minutter, såfremt den samlede arbejdstid er på mere end 9 timer.
- I artikel 5 foreslås det, at lærlinge og praktikanter bliver omfattet af de samme bestemmelser om køre- og hviletid som fastsat for mobile arbejdstagere i forordning 3820/85 og AETR-overenskomsten.
- I artikel 6 foreslås den maksimale udstrækning af natarbejde - i alt 8 timer pr. døgn, der dog kan forlænges til 10 timer, forudsat at den gennemsnitlige daglige arbejdstid i en 2 måneders periode ikke overstiger 8 timer.

Herudover foreslås det, at arbejdstagere skal ydes kompensation for natarbejde efter nationale regler.

- I artikel 7 foreslås en række undtagelsesbestemmelser til de foregående bestemmelser.

Der kan således under nærmere fastsatte betingelser gøres undtagelse fra artikel 3 om den maksimale ugentlige arbejdstid, fra artikel 5 om hviletid og fra artikel 6 om natarbejde.

- I artikel 8 er der fastsat krav om, at arbejdsgiver skal informere arbejdstagere om den gældende lovgivning på området. Herudover er arbejdsgiveren pligtig til at registrere arbejdstiden, herunder at disse oplysninger skal opbevares i 2 år. Endvidere kan arbejdstageren forlange kopier af registreringerne.
- I artikel 9 foreslås det, at medlemslandene ved lovgivning eller ved kollektiv overenskomst kan fastsætte gunstigere bestemmelser med henblik på beskyttelse af de mobile arbejdstagere og selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed.
- Artikel 10 indeholder bestemmelser om sanktioner, hvorefter medlemslandene skal tage alle nødvendige skridt for at sikre overholdelsen af reglerne. Sanktionerne skal være effektive, afskrækkende og stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne.
- Artikel 11 indeholder en bestemmelse, der fastlægger, at når direktivet er trådt i kraft, vil Fællesskabet indlede forhandlinger med relevante 3. lande med henblik på, at disse lande indfører samme regler for mobile arbejdstagere ansat i en virksomhed etableret i det pågældende land.
- Artikel 12 indeholder en overgangsbestemmelse på 2 år for direktivets gennemførelse, samt bestemmelse om at medlemsstaterne hvert andet år skal aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet samt med angivelse af arbejdsmarkedets synspunkter.

2. Gældende dansk ret.

Området er i Danmark reguleret ved aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, Arbejdsministeriets (nu Trafikministeriets) bekendtgørelse om arbejderbeskyttelse i vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelserne) samt arbejdsmiljøloven.

Kontrollen med arbejdsmiljøloven forestås i dag af det lokale arbejdstilsyn. Virksomhedskontrollen vedrørende køre- og hviletidsreglerne varetages af Færdselsstyrelsen og vejkontrollen udføres af politiet.

3. Høring over formandskabets kompromisforslag

Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS) og Erhvervenes Transportudvalg (ETU) finder grundlæggende, at området er så vel reguleret, ikke mindst via forordning 3820/85 om køre- og hviletid, samt de dele af det generelle arbejdstidsdirektiv, der også er gældende for området, at en yderligere regulering kan gøre det endog meget svært for danske vognmænd at pålægge en transport i overensstemmelse med regelsættene.

Endvidere finder ETU, at man med forslaget til direktiv ønsker at lovgive på et område, som i det mindste i Danmark opfattes som overenskomststof, det vil sige er overladt til aftaler mellem hovedorganisationerne på det pågældende område.

AHTS, DTL og ETU finder, at den foreslåede formulering af artikel 2 ikke kan accepteres, fordi den ikke tager tilstrækkeligt hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende på transportområdet.

Foreningerne finder, at arbejdstid bør defineres som enhver periode mellem arbejdets start og slut med undtagelse af de pauser, som er omtalt i artikel 4, og rådighedstiden defineres som den tid, hvor den mobile arbejdstager er til rådighed for arbejdsgiveren og udfører sin funktioner eller aktiviteter, det vil sige den tid, der bruges på alle transportaktiviteter. Disse aktiviteter er især kørsel, pålæsning og aflæsning, hjælp til passagerer ved køretøjets ud- og hjemkørsel, rengøring og teknisk vedligeholdelse samt alt øvrigt arbejde, som udføres med henblik på at forbedre sikkerheden af køretøjet. Rådighedstid bør defineres som den tid, hvor chaufføren vil kunne pålægges at udføre arbejdsopgaver som specificeret under stk. 1. Rådighedstid er ikke arbejdstid, medmindre chaufføren pålægges at udføre disse opgaver. Hviletid er den tid, som er defineret efter Rådets forordning 3820/85. Pauser og rådighedstid må som hovedregel afholdes i eller ved køretøjet.

Endvidere finder foreningerne, at kravet om, at ventetid i forbindelse med færge- eller togtransport skal være kendt på forhånd og meddelt chaufføren, for at denne ikke medtages ved beregningen af den totale arbejdstid, er for restriktivt.

Der bør skabes mulighed for, at uforudsete ventetider, som opstår spontant også under visse omstændigheder kan betegnes som andet end arbejdstid.

Foreningerne finder endvidere, at nattid bør reduceres fra 7 til 5 timer i tidsrummet kl. 24.00-05.00. Der peges i den forbindelse på de problemer, der kan opstå som følge af, at en ikke ubetydelig del af distributionsarbejdet i Danmark sker i perioder, der enten støder op til natteperioden, eller ligger i forlængelse af denne. Den form for distribution er nødvendig for at sikre en rationel distribution af varer ikke mindst i stærkt trafikerede områder.

Endvidere finder foreningerne, at den maksimalt tilladte arbejdstid pr. uge må forhøjes betydeligt for at tilgodese branchens behov for at sikre rationel gennemførelse af transporterne.

Foreningerne finder herudover, at der bør tillades national forhandling om den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid for at skabe mulighed for hensyntagen til sæsonbetonede arbejdsopgaver. Der bør således være mulighed for enten at fastsætte højere gennemsnit i en periode, for herefter at fastsætte et lavere gennemsnit i den kommende periode, eller at forlænge den periode, hvori gennemsnittet beregnes.

Specialarbejderforbundet i Danmark finder, at selvstændige chauffører bør være omfattet af forslaget, idet det vil kunne give anledning til unfair konkurrence, såfremt selvstændige chauffører ikke er bundet af en maksimal arbejdstid på 48 timer ugentligt. Hvis selvstændige chauffører ikke bliver omfattet, bør der tages højde for dette forhold i forbindelse med en revision af 3820/85. Forbundet er positiv overfor, at af- og pålæsning nu indgår i definitionen af arbejdstid. Derimod tager forbundet afstand fra, at ventetid i forbindelse med tog eller færge ikke medregnes i arbejdstiden, ligesom forbundet tager afstand fra, at en medkørende chauffør, der ikke fører køretøjet, ikke medregner tiden i arbejdstiden, herunder hvile i køretøjet. Der kan ikke være tale om, at der afholdes hviletid i et køretøj, der ikke holder stille. Endvidere er det således, at såfremt to chauffører skiftes til at køre et lastvognstog på en langdistancetransport, vil den samlede arbejdstid let kunne overstige 80 timer om ugen, såfremt den tid man sidder ved siden af chaufføren ikke medregnes som arbejdstid.

Forbundet er grundlæggende af den opfattelse, at det oprindelige forslag med en 7 timers natperiode bør accepteres. Denne holdning skal ses ud fra et sikkerhedsmæssigt aspekt, som forbundet mener må have høj prioritet i forhold til synspunktet om trafiktæthed i dagtimerne. Forbundet vil efter omstændighederne kunne acceptere, at tidsrummet fastsættes til perioden kl. 24.00 {{SPA}} 06.00. Under alle omstændigheder skal Kommissionen te erfaring vedrørende både fordelingen mellem nat- og dagkørsel samt udviklingen i ulykker i nattimerne.

4. Lovgivning og statsfinansielle konsekvenser.

Direktivforslaget kan få konsekvenser for aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter, således at det endelige direktiv skal implementeres via de kollektive overenskomster på området.

Endvidere vil direktivet kunne gennemføres med hjemmel i arbejdsmiljølovens § 58, hvorefter der kan fastsættes regler om daglig hvileperiode, ugentlig fridøgn og om begrænsning af arbejdstid for enhver, der fører eller er besætningsmedlem på et køretøj, herunder køretøjer i international vejtransport, såvel her i landet som i udlandet.

Det er under vurdering, hvorvidt der herudover er behov for særlig lovgivning på området.

Det antages, at direktivforslaget vil få mindre statsfinansielle konsekvenser, som følge af øget kontrol og indhentning af oplysninger fra arbejdsmarkedets parter med henblik på afrapportering til Kommissionen.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser m.v.

Direktivforslaget antages at have følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser:

- Mulig øget færdselssikkerhed.
- Øget sikkerhed og bedre sociale og sundhedsmæssige vilkår for arbejdstagere.
- Mulig omkostningsnedskæring for virksomhederne som følge af færre ulykker og mindre fravær pga. sygdom samt eventuelt besparelse af overarbejdsbetaling.

Direktivforslaget antages at have følgende negative samfundsøkonomiske konsekvenser:

- Øget merarbejde for transportvirksomheder, som følge af at skulle sikre den interne og eksterne overholdelse af arbejdstiden, herunder ved en omstrukturering af tilrettelæggelse af arbejdstid.

- En mulig øget belastning af vejnettet i dagtimerne som følge af bestemmelserne om natarbejde - og derved flere ulykker.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Et samlet regelsæt vedrørende arbejdstid for vejtransportsektoren, der svarer til det generelle arbejdstidsdirektiv 94/104 /EF fastsættes mest hensigtsmæssigt på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg.

Sagen har tidligere været nævnt for Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. marts 1999 og til forhandlingsoplæg den 11. juni 1999.

Dagsordenspunkt 13: Forslag til ændring af forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet og til og fra en medlemsstat eller i transit gennem en eller flere medlemsstater angående fælles chaufførattest KOM(2000) 751.

Nyt 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.

Forslaget fremsættes på baggrund af, at det kan konstateres, at der i betydelig grad sker ulovlig anvendelse af chauffører. Denne tilstand har en konkurrenceforvridende effekt på transportmarkedet, fordi det oftest er de store - internationalt fungerende - vognmandsvirksomheder, som har mulighed for at anvende ulovligt ansatte chauffører i modsætning til mindre virksomheder.

Hertil kommer problemer med færdselssikkerheden, fordi de ulovligt ansatte chauffører har dårligere arbejdsforhold end de lovligt ansatte.

Den gældende forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport indeholder på fællesskabsniveau en fællesskabstilladelse, som dokumenterer, at indehaveren af denne må udføre international vejgodstransport i den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med såvel fællesskabernes regler som med reglerne i den pågældende medlemsstat om adgang til vognmandserhvervet. Ifølge forordningen er den ne tilladelse påkrævet i den internationale vejgodstransport, og den 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. Resultatet af undersøgelsen blev drøftet ved møder med medlemsstaternes eksperter og parterne i transportsektoren.

Det viste sig, at medlemsstaterne ønskede mulighed for at kontrollere, om en chauffør ifølge reglerne i vognmandens etableringsland har tilladelse til at udføre international vejgodstransport på vognmandens vegne.

Kommissionen fremfører imidlertid, at det har det faktum, at der ikke eksisterer en fællesskabsattest for chauffører, som dokumenterer, at den pågældende chauffør har tilladelse til at udføre international vejgodstransport med det pågældende køretøj, ført til alvorlige problemer med at håndhæve reglerne og dermed til udbredt ulovlig anvendelse af chauffører.

På nuværende tidspunkt hindres overblikket af ukendskab til andre medlemslandes lovgivning og regler på området, til sprogforskelle og de forskellige dokumenters uensartethed. Da det er umuligt at håndhæve reglerne, er medlemsstaterne stort set ude af stand til at sætte ind overfor de ulovligheder, som deres egne vognmænd begår i udlandet, ligesom de ikke er i stand til at sætte ind overfor chauffører, som måske ved vejgodstransport i en medlemsstat overtræder en anden medlemsstats lovgivning.

Indførelse af en fællesskabsattest vil medføre, at færdselspolitiet i fællesskabslandene kan gennemføre en nem og effektiv kontrol af, om et køretøj må udføre international vejgodstransport.

Attesten skal udelukkende anvendes til dokumentation af, at den udstedende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold er overholdt, hvorfor den enkelte medlemsstat stort set selv kan afgøre, under hvilken form forslaget skal implementeres.

Kommissionens forslag har følgende indhold:

1. Fællesskabsattesten for chauffører udstedes af en kompetent myndighed i medlemsstaten til enhver vognmand, som har en fællesskabstilladelse gældende for hver af virksomhedens chauffører eller chaufførvikarer, og som anvender chauffører i overensstemmelse med pågældende medlemslands lovgivning på området.
2. Attesten er kun påkrævet for chauffører, der udfører international kørsel for indehaveren af en fællesskabstilladelse.
3. Chaufføren skal medbringe en kopi af attesten.
4. Gyldighedsperioden for attesten skal være max. 5 år.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Medlemsstaterne skal informere Kommissionen om indførelse af regler om fællesskabsattest for chauffører.
10. Det foreslås, at ændringerne træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen i EF-tidende og skal være implementeret senest 1 år efter ikrafttræden.

2. Gældende dansk ret.

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

3. Høring over Kommissionens forslag.

Kommissionens forslag har været sendt i en høring og følgende organisationer har haft bemærkninger, idet bemærkes, at der er taget forbehold for at komme med yderligere bemærkninger grundet den korte tidsfrist:

Dansk Transport og Logistik finder, at forslaget er utilstrækkeligt gennearbejdet, unødigt administrativt belastende for virksomheder og myndigheder, upræcist rammende i forhold til formålet og hindrende for arbejdskraftens frie bevægelighed.

Den foreslåede ordning er ufleksibel i forhold til arbejdspladsskifte, der i givet fald vil kræve myndighedernes godkendelse, med den dertil hørende tidsmæssige forsinkelse heraf.

Ordnningen virker således ødelæggende for fleksibiliteten i transportsektoren. Det er en afgørende forudsætning i dag, at der er adgang til en fleksibel arbejdskraft `{{SPA}}` det er et behov, man ikke kun har i transportbranchen, men også i andre dele af Europas erhvervsliv.

Endvidere vil den foreslåede ordning alvorligt underminere brugen af danske vikarer fra danske vikarbureauer, samtidig med, at ordningen vil umuliggøre brug af udenlandske vikarer fra udenlandske vikarbureauer.

Endvidere vil tilknytningen til forordningen om adgang til markedet betyde, at virksomheder, som udfører godskørsel for egen regning ikke vil være omfattet af kravet, ligesom det heller ikke ses, at personbefordring er omfattet af ordningen.

Det forudses tillige, at den foreslåede ordning vil medføre et massivt administrativt merforbrug både i virksomhederne og hos det offentlige. DTL finder ikke, at dette merforbrug står i rimeligt forhold til problemets omfang.

Endvidere savner DTL oplysninger om, hvor stort problemet er i forhold til kørsel med biler på 3.500 kg eller derunder. DTL har en formodning om, at det er endda endnu mere udbredt inden for dette område, som den foreslåede regulering slet ikke omfatter.

DTL finder, at problemet kan afhjælpes ved brug af harmoniserede arbejds- og opholdstilladelser under en eller anden form for alle ikke-EU-borgere, der udfører godskørsel for fremmed eller egen regning, uanset hvilken vægtklasse de omhandlede køretøjer har.

Erhvervenes Transportudvalg finder, at forslaget er unødigt administrativt belastende for virksomheder og myndigheder i særdeleshed set i forhold til formålet med forslaget.

Endvidere finder ETU, at forslaget er ødelæggende for fleksibiliteten i transportsektoren og dermed vil skade det effektive transportsystem, som efterspørges af virksomhederne.

Slutteligt finder ETU det urimeligt, at et så bureaukratisk forslag skal presses igennem på kort tid.

4. Lovgivning og statsfinansielle konsekvenser.

Forordningens bestemmelser vil kræve ændring af godskørselslovgivningen.

Det skønnes, at forslaget vil få statsfinansielle konsekvenser, idet det vil betyde en forstærket kontrol af chauffører.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser mv.

Forslaget antages at have følgende positive samfundsmæssige konsekvenser:

1. Mulig øget færdselssikkerhed som følge af bedre arbejdsforhold for udenlandske chauffører og som følge af bedre kontrolmulighed.
2. Forbedrede konkurrenceforhold for den del af vognmandserhvervet, som ikke regelmæssigt udfører international vejgodstransport.

Forslaget antages at have følgende negative samfundsøkonomiske konsekvenser:

1. Øget administrativt arbejde i forbindelse med udstedelse af attester.
2. Muligt forringede konkurrenceforhold for den del af vognmandserhvervet, som regelmæssigt udfører international vejgodstransport.

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.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv vedrørende et gennemsligt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans). KOM (98) 115 og KOM(2000) 759.

Nyt notat.

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. Trafikstyring falder inden for hver medlemsstats nationale kompetence. 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 umuliggør 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 (COM (1998) 115 final).

Dette forslag viste sig imidlertid at være meget kontroversielt for et stort mindretal af medlemsstaterne, hvilket ifølge Kommissionen skyldtes, at det oprindelige forslag ikke blev klart forstået.

Senest havde man møde i transportgruppen i oktober 1999 herom.

2. Kommissionens reviderede forslag.

På baggrund heraf har Kommissionen revideret forslaget med henblik på at lave et for medlemsstaterne mere acceptabelt og for borgerne mere forståeligt 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:

1. Artikel 1 fastsætter direktivets formål og anvendelsesområde.
2. I artikel 2 defineres tunge køretøjer, kørselsrestriktioner, TEN-netværket, international transport, offentlig ferie, biler og læs.
3. Det foreslås i artikel 3, at medlemsstaterne ikke må indføre kørselsrestriktioner på tunge køretøjer i international transport, som er strammere end i national transport.

Endvidere foreslås, at kørselsrestriktioner på "TEN-R-veje" kan indføres i weekends mellem lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 22.00. Denne periode vil blive udvidet i sommerperioden, hvilket gør medlemsstaterne i stand til at have kørselsrestriktioner på "TEN-R-veje" fra kl. 07.00 om lørdagen og {{SPA}} om ønsket {{SPA}} uafbrudt til kl. 22.00 søndag aften eller mellem kl. 22.00 umiddelbart før offentlig ferie til kl. 22.00 på selve dagen af en offentlig ferie.

Der skal endvidere udarbejdes et bilag (annex) til direktivet, hvoraf skal fremgå, hvilke nationale offentlige ferier, der automatisk er omfattet af kørselsrestriktioner. Dette betyder ikke, at der kan stilles spørgsmål ved medlemsstaternes eksklusive kompetence til at vælge dets nationale ferie. Bilaget vil blive revideret automatisk ved enhver notifikation fra en medlemsstat. Notifikation skal ske mindst 60 dage i forvejen.

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 nærværende forslag.

Medlemslandene kan kun gennemføre yderligere restriktioner, såfremt international godstransport undtages herfra. Kommissionen skal {{SPA}} med assistance af en komité {{SPA}} 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, trafikikkerhed 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.

1. I artikel 4 henvises til bilag 1, hvori det defineres, hvilke køretøjer og transportoperationer der er undtaget fra kørselsrestriktionerne. Det fremgår af bilag 1, at undtaget fra kørselsrestriktioner er f.eks. transport med fersk eller let fordærvelige fødevarer
2. I artikel 5 fastsættes procedurerne for ansøgning fra en medlemsstat om udvidelse af kørselsrestriktionerne eller ændring af de ferieperioder, hvor kørselsrestriktioner skal gælde.

3. I artikel 6 er fastsat, at Kommissionen årligt udarbejder en rapport om kørselsrestriktioner.
4. I artikel 7 fastslås, at Kommissionen skal godkende de nødvendige ændringer i bilaget om hvilke typer køretøjer og transportoperationer, der er fritaget for kørselsrestriktioner.
5. Det foreslås i artikel 8, at der nedsættes en komité, bestående af medlemsstaterne, som skal bistå Kommissionen.
6. Artikel 9 fastslår medlemsstaternes ret til at beslutte hvilke sanktioner, der skal gennemføres ved overtrædelse af direktivet, og at medlemsstaterne skal sikre, at disse håndhæves.
7. I artikel 10 er der fastsat krav om, at medlemsstaterne senest den 31. december 2000 skal have implementeret direktivet, og at reglerne skal senest være gældende fra 1. juli 2001.

2. Gældende dansk ret

Der findes ingen kørselsrestriktioner i Danmark. Færdselsloven indeholder ikke mulighed for indførelse af generelle 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 {{SPA}} 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 ønskv&a dige i, at kørselsrestriktionerne bliver transparente for erhvervslivet og de europæiske transportvirksomheder.

Høring over Kommissionens kompromisforslag.

Forslaget er i høring til den 5. januar 2001.

4. Lovgivnings- og statsfinansielle konsekvenser.

Indførelse af kørselsrestriktioner i Danmark som reguleret i direktivet vil kræve lovændring.

Forslaget har ingen 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 tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 1999 til orientering.

Dagsordenspunkt 15: Forslag vedrørende uddannelse af vejtransportchauffører.

Forslaget er endnu ikke modtaget.

Dagsordenspunkt 16: Ændring af forordning 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport.

Dagsordenspunkt 17: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM (2000) 7.

Nyt notat.

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{{PU2}}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 kontrakt 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 {{SPA}} "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 ereret, kan den kompetente myndighed forlange, at den valgte operatør overtager de ansatte, der tidligere har varetaget trafikktjenesten 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 statsstøtterejerne.

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 trafikktjenester.

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

Trafikktjenester, 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, Amtsrådsforeningen, 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 trafikktjenesterne 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,

1. at beslutningen om, hvorvidt den offentlige trafikbetjening skal udføres af de offentlige myndigheder selv bør være et lokalt/regionalt anliggende,
2. at de i forslaget angivne tildelingskriterier for udbudte kontrakter er uklare,
3. at det er uklart, om den lokale takstkompetence berøres af forslaget,
4. at det er uklart, om den kommunale ikke-erhvervsmæssige buskørsel er omfattet af forslaget,
5. at afgrænsningen mellem forslaget og udbudsdirektiverne er uklar,
6. at 5-årige kontraktperioder er for korte,
7. at tærskelværdien for udbudskravet er sat for lav, når der er tale om at indgå aftaler med flere operatører,
8. at det er uklart, hvilke udbudsformer, der kan benyttes,
9. at det er uklart, om den kommunale færgefart er omfattet af forslaget, og
10. 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 hovedstadsområdets 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.

Dagsordenspunkt 18: Forslag til forordning om støtte til samordning af transport ad jernbane, landevej og indre vandveje. KOM(2000) 5.

Genoptryk af grundnotat af 10. oktober 2000 inklusiv høringssvar.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, 73 og 89 og skal vedtages i henhold til fremgangsmåde i traktatens artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Rådets nugældende forordning (EØF) 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje er i nogen grad blevet ændret gennem tiden af hensyn til den liberaliseringsproces, der med forskellig hastighed og omfang er sket i vej-, jernbane- og vandvejssektoren. Desuden er der blevet offentliggjort forskellige retningslinjer og andre forskrifter i forbindelse med traktatens artikel 87 og 88. Kommissionen er af den opfattelse, at der nu, næsten 30 efter forordningens vedtagelse, er grund til en gennemgribende forenkling og kodificering af teksten, så hver enkelt artikels formål modsvarer de nuværende behov. Kommissionen mener, at en sådan klarhed og forenkling bedst opnås ved at erstatte den nuværende forordning med en helt ny.

Ifølge EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Inden for transport skal statsstøtte ses under en særlig synsvinkel, fordi staten nødvendigvis må træde til for at sikre transporttjenester, der opfylder lands- og byplanlægningens formål og overholder sociale og miljømæssige krav. EF-Traktatens artikel 73 indeholder en undtagelse for statsstøtte, som opfylder disse behov.

Et af den foreslåede forordnings formål er at klarlægge, hvordan anvendelsen af EF-traktatens artikel 73 skal afspejle transportmarkedets udvikling i tidens løb. Da artikel 73 spiller en væsentlig rolle i forbindelse med finansieringen af infrastruktur, er det foreliggende forslag en omfattende undtagelse for støtte til transportinfrastrukturens driftsledelse, til udvikling eller drift af infrastruktur og i fragtsektoren for støtte til transportinfrastrukturens brugere, så de får kompensation for de udækkede omkostninger i forhold til konkurrerende transportformer.

Den foreslåede forordning er en gennemførelse af den del af EF-traktatens artikel 73, der gælder samordningsforanstaltninger for jernbane- og vejtransport og transport ad indre vandveje. Søtransportanlæg er ikke omfattet af forordningen.

Støtte til infrastruktur er ifølge forslaget forenelig med EF-traktaten, hvis støtten sammenholdt med projektets samlede finansieringsbeløb dels er nødvendig for at projektet kan gennemføres og dels ikke skaber konkurrenceforvridning på en måde, der strider mod den fælles interesse. Der skal i den forbindelse tages hensyn til Fællesskabets gældende lovgivning for infrastrukturafgifter på det tidspunkt, hvor støtten tildeles.

Støtte til transportvirksomheder til benyttelse af infrastruktur til godstransport er forenelig med EF-traktaten i det omfang, at ordningens varighed højst er 3 år, at det sikres at støtten gives til transportvirksomheder inden for den samme transportform uden forskelsbehandling, og at støtten ikke skaber konkurrenceforvridning på en måde, der strider mod den fælles interesse. Endvidere skal støtten være begrænset til kompensation for særlige, udækkede eksterne omkostninger og infrastrukturomkostninger i forhold til benyttelsen af konkurrerende transportinfrastruktur, når de tilsvarende udækkede omkostninger ved brug af den pågældende infrastruktur er trukket fra. I den forbindelse skal medlemsstaterne forelægge en begrundet, kvantificeret sammenlignende omkostningsanalyse, der omfatter en vurdering af de eksterne omkostninger i forhold til de konkurrerende transportformer, for at vise at den offentlige støtte virkelig udgør en godtgørelse for bestemte, udækkede eksterne omkostninger.

I de tilfælde, hvor en virksomhed, der modtager støtte efter forordningen, ikke blot beskæftiger sig med den støttede aktivitet, men også med en anden økonomisk aktivitet, skal de tildelte midler indgå i særskilte regnskaber og forvaltes uden mulighed for overførsel til den anden aktivitet. Herved sikres, at støtte, som er undtaget, fordi den skal tjene et bestemt formål, ikke benyttes til andet end dette formål. Det er vigtigt for at hindre, at infrastrukturens driftsledelse foretager krydssubsidiering af aktiviteter, der knytter sig til infrastrukturens brug.

Når det tilladte støttebeløb beregnes, skal der tages hensyn til støtte til samme formål over andre statsmidler eller fra Fællesskabet.

Støtte, der ydes på grundlag af den foreslåede forordning, er anmeldelsespligtig i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, med mindre andet er fastsat i forordningen.

På denne baggrund indeholder forslaget en bestemmelse om, at støtte til drift, vedligeholdelse eller etablering af andre former for landtransportinfrastruktur end terminaler til brug for kombineret transport, vejtransport eller transport ad indre vandveje ikke er anmeldelsespligtig, når:

a) infrastrukturen er en integrerende del af et net med samme driftsledelse som den selv og åben adgang uden forskelsbehandling for enhver person eller virksomhed, der ønsker at benytte den

b) infrastrukturens kapacitet er ikke blevet helt eller delvist reserveret en eller flere transportvirksomheder.

I de tilfælde, hvor der ikke vil være krav om forudgående anmeldelse, kræves der mere generelle, men regelmæssige, efterfølgende oplysninger. Medlemsstaterne skal hvert år give visse oplysninger, så Kommissionen kan kontrollere, om støttetildelingen er i overensstemmelse med den foreslåede forordning. Medlemsstaterne skal også føre optegnelser over de oplysninger, der i hvert enkelt tilfælde har ført til beslutning om denne form for statsstøtte.

Der foreslås nedsat et rådgivende udvalg, som kan behandle og afgive udtalelse om alle generelle spørgsmål i forbindelse med forordningens anvendelse.

Kommissionen anfører, at den foreslåede forordning ikke gør støtteforanstaltninger anmeldelsespligtige, hvis de ikke har været det tidligere. Der kan imidlertid være tale om, at bestående støtteordninger, som allerede er blevet godkendt af Kommissionen, skal ændres, så de opfylder de nye bestemmelser, og derpå skal genanmeldes.

2. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos: Sammenslutningen af Danske Havne, SID, Erhvervenes Transportudvalg, DSB, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Amtsrådsforeningen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Forbrugerrådet, HK Service, Danske Speditører, Transportrådet, Kommunernes Landsforening, International Transport Danmark og Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening samt Rederiforeningen for Mindre Skibe.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB hilser støttemuligheder velkommen, men påpeger, at støtten ikke må blive for restriktiv og for bureaukratisk. DSB mener, at støtten til benyttelse af infrastruktur baseret på udækkede eksterne omkostninger i forhold til benyttelsen af konkurrerende transportinfrastruktur ikke er tilstrækkelig til at give et incitament i retning af bæredygtig mobilitet. Forslaget opfylder ikke det forventede mål om integrering af miljøbetragtninger i den reviderede politik.

Der findes allerede principper for evaluering af de eksterne omkostninger, og de bør komplementeres med en infrastrukturafgiftspolitik baseret på princippet om de sociale marginalomkostninger.

Efter DSBs opfattelse bør forslaget suppleres med andre tilskudsordninger til transportløsninger, der viser en lav grad af eksterne omkostninger.

Rederiforeningerne fremfører, at de tilslutter sig forslaget, og med tilfredshed har noteret, at det i det mindste i forbindelse med godstransport stilles som betingelse, at en støtteordning ikke blot medfører et skift fra en miljøvenlig transportform til en anden, f.eks. fra kystsejlad til jernbane.

Sammenslutningen af Danske Havne fremfører, at der efter sammenslutningens opfattelse med forslaget skabes konkurrenceforvridning mellem transportformerne, således at jernbane, landevej og indre vandveje tilgodeses på bekostning af nærsøfarten.

Sammenslutningen fremfører, at hvis forslaget gennemføres vil det være rimeligt, at de transportformer, der er i stand til at opfylde de stillede krav af eksempelvis miljømæssig karakter, alle skal kunne få den samme behandling i forhold til statsstøtte. Coastertrafikken må have de samme muligheder for kunne operere som eksempelvis jernbanen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det vigtigt, at der opstilles retningslinier for statsstøtte, men stiller spørgsmålstegn ved påstanden om, at der er udækkede omkostninger i forhold til vejtransporten. Efter DTLs opfattelse kan det konstateres, at lastbilerne betaler afgifter, der i et eller andet omfang dækker de eksterne omkostninger, mens f.eks. jernbanerne modtager så betydelige statstilskud, at de end ikke dækker deres egen interne omkostninger og ingen af de eksterne omkostninger, som for banernes vedkommende ikke er uvæsentlige.

DTL mener, at der givetvis er et potentiale for effektivisering af international godstransport med tog. Øgede statstilskud vil dog få den virkning, at banerne får fred til at fortsætte som hidtil og undlade de nødvendige effektiviseringer til skade for det samlede transportsystem.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Da forslaget er en udmøntning af EF-Traktatens artikel 73 samt en forenkling og kodificering af det gældende regelsæt, forventes forslaget ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen omtaler ikke i forslaget nærheds- og proportionalitetsprincippet.

5. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 19: Forslag til direktiv om sommertid. KOM(2000) 302.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens art. 95 og skal vedtages efter proceduren i art. 251 (fælles beslutningstagen).

Det nugældende ottende direktiv om bestemmelser vedrørende sommertid (dir. 97/44/EF) gælder for perioden 1998-2001.

I forbindelse med vedtagelsen af dette direktiv påtog Kommissionen sig at undersøge grundigt, hvilke virkninger sommertiden har i medlemsstaterne. Et hollandsk konsulentfirma, Research voor Beleid International, har derfor på opdrag fra Kommissionen gennemført en omfattende undersøgelse heraf. Denne undersøgelse har vist, at sommertiden er godt indarbejdet i de forskellige sektorer og at der ikke sættes spørgsmålstejn ved dens eksistensberettigelse. Sommertiden er ikke et emne, man beskæftiger sig særlig meget med i de fleste EU-lande eller ansøgerlande.

På denne baggrund indebærer Kommissionens forslag en uændret videreførelse af sommertidsordningen, men indeholder i modsætning til tidligere sommertidsdirektiver ikke en afgrænset periode, idet sommertidsordningen foreslås at gælde fra 2002 og fremefter.

Som i den nuværende ordning foreslås sommertiden at gælde fra den sidste søndag i marts kl. 1.00 om morgenen til den sidste søndag i oktober kl. 1.00 om morgenen verdenstid (Universal Time).

2. Gældende dansk ret

Det nugældende 8. sommertidsdirektiv er gennemført i Danmark ved anordning nr. 715 af 12. september 1997 om fastsættelse af sommertid for årene 1998-2001 i henhold til lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid.

3. Høring

Trafikministeriet har hørt følgende organisationer m.v. vedrørende forslaget:

Landbrugsrådet, DSB, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, AHTS, HK Service, Danske Speditører, Transportrådet, Erhvervenes Transportudvalg, SID, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening og LO.

Ingen af de hørte har haft bemærkninger til forslaget.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Vedtagelse af forslaget vil indebære, at der skal udstedes en ny anordning om sommertid efter 2001.

Da forslaget er en forlængelse af den hidtidige ordning forventes der ikke statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør fastsættelse af bestemmelserne vedrørende sommertidens anvendelse ske på fællesskabsniveau for at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt og for at fjerne hindringer for den frie bevægelighed for varer, tjenester og personer.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

A-punkt: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz. KOM(99) 35 og KOM(2000)117.

Revideret notat

• Baggrund og indhold

På transportministerrådsmødet i december 1998 blev der opnået enighed mellem Fællesskabet og Schweiz om en landtransportaftale. Aftalen indebærer bl.a., at der frem til 2005 tildeles Fællesskabet et antal tilladelser til kørsel med lastbiler op til 40 tons i Schweiz, idet der efter 2005 ikke længere vil være en sådan kvantitativ begrænsning.

I henhold til aftalen vil der i en overgangsperiode frem til 2005 blive tildelt et antal tilladelser til EU-vognmænd, som vil gøre det muligt for tilladelsesindehaverne at køre med køretøjer op til 40 tons på schweizisk territorium.

Fordelingen af disse tilladelser blandt medlemsstaterne skal ske ved vedtagelse af en rådsforordning med hjemmel i art. 71 (kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen). Kommissionen fremlagte den 26. februar forslag til en sådan forordning (KOM (99) 35).

I forslaget opereres der med 2 slags tilladelser, henholdsvis fuldlasttilladelser, der kan anvendes til bilateral kørsel til/fra Schweiz eller transitkørsel gennem Schweiz med lastbiler på op til 40 tons og "tomkørsels-tilladelser", der kan anvendes til kørsel med tomme lastbiler eller til transport af nærmere angivne varegrupper.

For så vidt angår fuldlasttilladelserne foreslås, at hvert land tildeles en minimumskvote på 1500 tilladelser årligt. Herudover tildeles hvert land et antal tilladelser på basis af det pågældende lands andel af totalomkostningerne for Fællesskabet ved den eksisterende totalvægtsgrænse på 28 tons i Schweiz samt på basis af det pågældende lands samhandel med Schweiz, idet transitkørsel og bilateral kørsel indgår med lige store andele.

De ulastede tilladelser tildeles hvert land på basis af de foreliggende statistikker over medlemslandenes andel af den samlede transitkørsel gennem Schweiz.

Forslaget havde følgende indhold:

- Artikel 1 fastsætter forslagens formål og anvendelsesområde.
- Artikel 2 indeholder definitionerne på fuldlasttilladelse og ulastet tilladelse.

Ved fuldlasttilladelse forstås, at tilladelsen er udstedt i henhold til artikel 8 i aftale om tilladelse til godskøretøjer til at færdes på Schweizisk territorium med en vægt på maksimalt 40 tons.

En ulastet tilladelse er en tilladelse udstedt i henhold til artikel 40 i aftalen, som tillader godskøretøjer, som er tomme eller transporterer lette laster til at færdes til en speciel tarif, som fastsat i aftalens bilag 11.

- Artikel 3 fastlægger distributionsprincippet.

Fuldlasttilladelserne skal fordeles mellem medlemsstaterne i henhold til fordelingskalaerne i et bilag til forslaget (bilag I).

De ulastede tilladelser skal fordeles mellem medlemsstaterne i henhold til fordelingskalaerne i bilag II.

Antallet af tilladelser skal være til medlemsstatens rådighed inden den 15. november i det foregående år.

Det antal af tilladelser, som der bliver tildelt i det første år af aftalens gennemførelse, vil blive tilpasset forholdsmæssigt, såfremt aftalen træder i kraft efter 1. januar i pågældende år.

- Artikel 4 fastslår, at tilladelserne skal fordeles i medlemsstaterne blandt de etablerede virksomheder efter objektive og ikke-diskriminerende kriterier.
- I artikel 5 fremgår det, at medlemsstaterne inden den 15. november hvert år skal overføre til Kommissionen de tilladelser for det pågældende år, som ikke er blevet fordelt mellem virksomhederne.

Kommissionen fordeler derefter disse tilladelser til en eller flere andre medlemsstater efter proceduren i artikel 7.

- I artikel 6 fastsættes det, at Kommissionen inden den 1. januar 2000 vil foretage en detaljeret statistisk optælling, således at der vil være præcise statistikker om de trafikale strømme af tungt gods i den alpine region.

På baggrund af denne optælling vil Kommissionen forestå nye beregninger i overensstemmelse med metoden fastsat i bilag III.

Viser den fornyede beregning, at en medlemsstats fordeling adskiller sig med mere en 5% dog mindst 500 tilladelser fra den i bilag I og II, skal der foretages de nødvendige rettelser for at tilpasse bilag I og II efter proceduren fastlagt i artikel 7.

- Artikel 7 omhandler etableringen af et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne samt en repræsentant fra Kommissionen som formand for udvalget.

Efter Europa-Parlamentets udtalelse af 15. december 1999 om forslaget har Kommissionen fremlagt et lettere modificeret ændringsforslag, der imødekommer Parlamentets forslag. Ændringerne er af begrænset rækkevidde, idet de vigtigste er en anden udformning af bestemmelse om komitéprocedure, og ændring af datoen for tildeling af tilladelser til det følgende år til 15. august og bestemmelse om tilbagelevering af ubrugte tilladelser sene st den 15. september.

Efter gennemførelsen af den i forslagets art. 6 omtalte statistiske optælling har det franske formandskab fremlagt et kompromisforslag, som primært adskiller sig fra Kommissionens forslag ved, at

- "tomkørseltilladelserne" kan bruges til alle transporter med køretøjer med en maximal totalvægt på 28 tons (og benævnes derfor {{PU2}} letvægtstilladelser{{PU2}})
- den for tilladelsesfordelingen til grund liggende metode baserer sig på antal {{PU2}} omkørselskilometer{{PU2}} i stedet for antallet af {{PU2}} omkørselstransporter{{PU2}} samt på anvendelse af Skt. Gotthard, San Bernardino og Gr. St. Bernard som transitpas
- Den danske andel af fuldlasttilladelser er i det første år (2001) 4200 tilladelser (1,4 % af 300.000 tilladelser). Efter første år foretages en revision på grundlag af de konstaterede trafikstrømme.
- Den danske andel af {{PU2}} letvægtstilladelser{{PU2}} udgør i årene 2001-2004 årligt 1310 tilladelser (0,6 % af 220.000 tilladelser).

1. Gældende dansk ret

Der er i dansk lovgivning ingen bestemmelser, der regulerer dette forhold.

3. Høring

Dansk Transport og Logistik (DTL) har udtalt, at man principielt kan tilslutte sig, at hvert EU-land får tildelt en ensartet minimumskvote. DTL er imidlertid af den opfattelse, at kvoten i overgangsfasen frem til den endelige ordning ikke skaber en fuldstændig liberalisering af trafikken over Alperne.

Med hensyn til at kvoterne til transittørsel og til bilateral kørsel skal være lige store, finder DTL, at denne fordelingsnøgle tager mest hensyn til de landes vognmænd med den største samhandel med Schweiz (såsom Tyskland, Frankrig og Italien).

DTL er af den opfattelse, at transitandelen burde være større end de 50 %, da den danske samhandel med Schweiz er relativt begrænset i forhold til det meget vigtige eksportmarked Italien.

DTL har endvidere udtalt, at man er enig i, at forslaget til fordeling af tilladelser bør vedtages hurtigt, idet det vil være uacceptabelt, hvis EU-vognmænd ikke kan få adgang til at køre i Schweiz i en situation, hvor schweiziske vognmænd kan køre i EU.

DTL ønsker, at der anvendes en beregningsmodel, hvor alene Skt. Gotthard-passet anvendes, da denne model passer bedst til trafikstrømmen mellem Danmark og Italien.

Specialarbejderforbundet i Danmark har ikke haft bemærkninger til forslaget.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Da der er tale om en udmøntning af landtransportaftalen mellem EU og Schweiz er det en logisk konsekvens, at fordelingen af tilladelserne mellem medlemsstaterne fastsættes på fællesskabsniveau.

6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 og med henblik på forhandlingsoplæg på mødet den 29. september 2000.