

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

Europaudvalget (2. samling)  
(Alm. del - bilag 666)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1 18. september

1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 25. september 1998 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 1. oktober 1998 - fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat over punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

Trafikministeriet

3. kontor

DatoJ.nr.Løbe nr. 18. september  
1998121-3TM 0079

## AKTUELT NOTAT

### *Rådsmøde (transport) den 1. oktober 1998*

#### *Dagsordenspunkt 1*

#### **Forslag til Rådets direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), Kom (96)331.**

Der er ikke fremkommet nye forhandlingselementer i forhold til det aktuelle notat, der blev fremsendt forud for transportministerrådsmødet den 17. marts 1998.

#### *Dagsordenspunkt 2*

#### **Forhandlinger mellem Det Europæiske Fællesskab og Schweiz på land- og lufttransportområdet.**

Der er ikke fremkommet nye forhandlingselementer i forhold til det aktuelle notat, der blev fremsendt forud for transportministerrådsmødet den 17. marts 1998.

#### *Dagsordenspunkt 3*

#### **Forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transportabelt trykbærende udstyr (KOM(96) 674 og KOM(98) 286)**

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

Forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transportabelt trykbærende udstyr (KOM(96) 674) er forelagt af Kommissionen for Rådet den 8. januar 1997, som led i gennemførelse af Det Indre Marked. Ændringsforslag (KOM(98) 286) er forelagt for Rådet den 12. maj 1998.

Forslaget er udarbejdet med hjemmel i traktatens artikel 75 og med beslutningsprocedure efter artikel 189c (samarbejdsprocedure, kvalificeret flertal).

Den 19. februar 1998 afgav Europa-Parlamentet udtalelse om forslaget under førstebehandlingen. Ud af 17 ændringsforslag har Kommissionen med sit ovennævnte ændringsforslag accepteret helt eller delvis 10 (11) af forslagene, mens 7 er forkastet.

Formålet med direktivforslaget er sikker transport og fri bevægelighed af transportabelt trykbærende udstyr. Ved transportabelt, trykbærende udstyr forstås visse former for beholdere til transport af farligt gods (cylindre, rør, tryktromler) og alle tanke, tankcontainere, tanke til jernbanevogne, tanke til tankvogne, som anvendes til visse former for gasser i henhold til fællesskabsbestemmelserne om transport af farligt gods ad vej, m.v. Forslaget giver regler for markedsføring af nyt udstyr samt regler for prøvning og genanvendelse af brugt udstyr.

Med forslaget skabes en juridisk ramme for at øge sikkerheden i forbindelse med transportabelt, trykbærende udstyr ved ensartet, obligatorisk anvendelse af de gældende tekniske forskrifter for dette udstyr. Efter de gældende fællesskabsregler er medlemsstaterne ikke forpligtede til gensidigt at anerkende godkendelser af transportabelt, trykbærende udstyr, hverken når det gælder markedsføring eller regelmæssig inspektion.

På nuværende tidspunkt kan medlemsstaterne i forbindelse med en transport kræve yderligere godkendelse af udstyr, der allerede er godkendt i en medlemsstat, enten når det markedsføres eller anvendes på deres område.

Udover at sikre transportsikkerheden har forslaget til formål at gennemføre det omhandlede udstyrs fri bevægelighed i Fællesskabet.

Med hensyn til den *fri bevægelighed for transportabelt trykbærende udstyr*, herunder markedsføring, transport og anvendelse af det, fastsætter forslaget:

- gensidig anerkendelse af godkendelser, der er udstedt af inspektionsorganer, der opfylder fælles kvalitetskriterier for at kunne udpeges af de kompetente nationale myndigheder
- indførelse af et fælles overensstemmelsesmærke

En vedtagelse af forslaget vil dermed indebære, at fabrikanterne ikke længere er nødt til at få deres transportable, trykbærende udstyr godkendt af den nationale myndighed i hver af de medlemsstater, hvor de ønsker at markedsføre deres udstyr. Godkendelse og mærkning i en medlemsstat vil indebære, at de kan markedsføre, transportere eller anvende udstyret i hele Fællesskabet.

Hvad angår *transportsikkerheden* fastsætter Kommissionens forslag

- anvendelse af harmoniserede procedurer for regelmæssig inspektion af eksisterende transportabelt, trykbærende udstyr
- anvendelse af harmoniserede procedurer for overensstemmelsesvurdering efter moduler, der er beregnet på at blive benyttet i direktiver om teknisk harmonisering, for alt nyt transportabelt trykbærende udstyr, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde bortset fra gasflasker, der er fremstillet i overensstemmelse med fællesskabsreglerne om gasflasker.

Formandskabet har på grundlag af Kommissionens forslag og de stedfundne forhandlinger herom udarbejdet et direktivudkast, som indeholder en række ændringer, hvoraf de vigtigste er *følgende*:

- fornyet overensstemmelsesvurdering for eksisterende transportabelt udstyr efter anmodning fra ejeren eller indehaveren med henblik på at gøre det muligt at anvende direktivet på dette udstyr
- undtagelse af aerosoler og gasflasker til respirationsapparater fra direktivets anvendelsesområde
- oprettelse af to typer organer:
  - a) *Det bemyndigede organ*, som er uafhængigt af den organisation, det udfører inspektionen for, og som har til opgave at foretage
    - overensstemmelsesvurdering af nyt transportabelt, tryk- bærende udstyr
    - fornyet overensstemmelsesvurdering af eksisterende trans- portabelt, trykbærende udstyr
    - regelmæssige inspektioner
    - tilsyn
  - b) *Det godkendte organ*, som er en særskilt og identificerbar del af den organisation, det inspicerer, og har til opgave at fore- tage den regelmæssige inspektion af beholdere og dertil hørende ventiler og andet tilbehør
- indsættelse af bestemmelser, der tager sigte på sikker anvendelse af ventiler og andet tilbehør
- mulighed for at medlemsstaterne kan opretholde deres nationale bestemmelser med hensyn til tilslutningsanordninger med andet udstyr, farvekoder og referencetemperatur

anvendelse af type III a-udvalgsprocedure (revisionskomité) i stedet for type I-procedure (rådgivende udvalg) som foreslået af Kommissionen

## 2. Gældende dansk ret på området

Transportabelt trykbærende udstyr som behandlet i direktivforslaget er omfattet af bekendtgørelse nr. 626/90 om trykbeholdere, som transporteres med indhold.

Attestationsmæssigt er der tale om en lempelse i forslaget i forhold til de nugældende danske regler.

## 3. Høring

Arbejdstilsynet har hørt en række myndigheder herunder Arbejdstilsnets Trykbeholder udvalg. Force Institutet, som er medlem af udvalget, påpeger især, at forslagens regler for fremstillingskontrol er væsentligt mere lempelige end de nugældende regler i såvel Danmark som andre europæiske lande.

## 4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelse af direktivet vil kunne ske med hjemmel i arbejdsmiljøloven, idet dog også andre myndigheder forventes at skulle implementere direktivet eller dele heraf (Trafikministeriet, Energiministeriet).

Direktivet vil medføre forøgede udgifter i forbindelse med Arbejdstilsynets deltagelse i internationalt arbejde på området samt til markedsovervågning. Herudover forventes direktivet ikke at medføre statslige merudgifter, idet Arbejdstilsynets rolle som bemyndiget organ vil skulle være selvfinansierende.

## 5. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Formandskabet har sat sagen på det kommende Rådsmødes dagsorden med henblik på opnåelse af fælles holdning.

### *Dagsordenspunkt 4*

**Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne og Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de størst tilladte dimensioner i national og international trafik og størst tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i fællesskabet, KOM (98) 414.**

Der henvises til grundnotat af 9. september 1998 fremsendt til Europaudvalget den 15. september 1998.

### *Dagsordenspunkt 5*

**Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter (erstatte direktiv 95/19/EF).**

Kommissionen har i juli 1998 fremlagt en række forslag vedrørende tiltag, der har til formål at sikre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen i Fællesskabet. Forslagene er endnu ikke oversendt til Rådet.

Forslagene, der er en videreudvikling af det eksisterende EU-regelsæt på jernbaneområdet, består af følgende:

a) Forslag om yderligere krav om *regnskabsopdeling* (ændring af direktiv 91/440/EØF)

Forslaget indeholder først og fremmest en forpligtelse til at gennemføre en organisatorisk adskillelse af infrastrukturforvaltning og jernbanedrift.

Kommissionen foreslår videre, at der stilles krav om, at den myndighed, der fastsætter sikkerhedsregler for jernbanetransport, er uafhængig af jernbaneselskaberne.

Endvidere foreslås at infrastrukturforvalteren for så vidt angår styrelse, administration og intern kontrol over økonomiske og regnskabsmæssige forhold skal have en selvstændig status.

Kommissionen foreslår endelig, at jernbanevirksomheder forpligtes til at have separate regnskaber for godstransport og passagertransport. Formålet er at skabe større gennemsigtighed og at undgå krydssubsidiering.

b) Forslag om udvidelse af kravet om tildeling af *licenser* til jernbaneselskaber (ændring af direktiv 95/18/EF)

Europa-Kommissionen foreslår at ændre Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, således at direktivet fremover skal finde anvendelse på udstedelse, fornyelse og ændring af licens til enhver jernbanevirksomhed, der er etableret inden for EU. For øjeblikket finder direktivet kun anvendelse på jernbanevirksomheder inden for EU, når de udfører tjenesteydelser, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF, dvs. på internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder i forbindelse med udførelse af transittrafik og kombineret godstransport og andre EU-jernbanevirksomheder, der udfører international kombineret godstransport.

Direktivet foreslås desuden ændret således, at den licensudstedende myndighed ikke samtidig må være en jernbanevirksomhed.

c) Forslag vedrørende *tildeling af infrastrukturkapacitet*, hvor jernbaneoperatørernes og infrastrukturforvalternes rettigheder fastlægges. Forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om, at organer, der selv udbyder transportydelser, ikke må forestå tildelingen af infrastrukturkapacitet til operatørerne.

Endvidere foreslås, at *betalingen for brug af infrastrukturen* som udgangspunkt baseres på marginalomkostninger, dvs. omkostninger, der relaterer sig til den konkrete kørsel med det enkelte tog.

På rådsmødet den 1. oktober vil Kommissionen præsentere forslagene for Rådet.

### ***Dagsordenspunkt 6***

#### **Forhandlinger mellem det Europæiske Fællesskab og USA på luftfartsområdet.**

Der henvises til aktuelt notat til brug ved møde i Europaudvalget den 5. december 1997, besvarelse af 18. december 1997 af spørgsmål 38 fra Folketingets Europaudvalg (alm. del bilag 331) samt aktuelt notat af 5. marts 1998.

På Rådsmøde den 17. juni 1996 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede luftfartsforhandlinger mellem EU og USA om et "Open Skies"-luftfartsregime. Mandatet udelod blandt andet 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.

Kommissionens forhandlinger med amerikanerne har ikke ført til et forhandlingsresultat.

På Rådsmødet den 10.-11. december 1997 præsenterede transportkommissær Kinnock Rådet for et forslag til supplerende mandat til Kommissionen, dvs. med henblik på opnåelse af mandat til forhandling om en "fuld luftfartsaftale".

Det eksisterende mandat skulle således suppleres med bl.a. følgende hovedelementer:

- Fri og åben markedsadgang og som udgangspunkt ingen begrænsning af kapacitet og i antallet af luftfartsselskaber, der må flyve inden for det fælles luftfartsområde
- Principiel fri prisfastsættelse.

Kommissionen fik ikke sit forslag til supplerende mandat vedtaget. Coreper blev pålagt at arbejde videre med sagen.

Sagen har sidst været på Rådsmøde i marts 1998, hvor Rådet noterede sig Corepers situationsrapport og pålagde Coreper at arbejde videre med sagen.

Formandskabet har sat sagen til drøftelse på det kommende Rådsmøde.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget den 1. december 1995, den 8. marts og den 6. december 1996 samt den 13. juni og den 3. oktober 1997 med henblik på orientering. Hertil kommer forelæggelse den 14. juni 1996 og den 5. december 1997 med henblik på forhandlingsoplæg, og endelig har sagen været forelagt til orientering ved møde i Statsministeriet den 16. marts 1998 med Folketingets partier.

### ***Dagsordenspunkt 7***

**Forslag til Rådets direktiv om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993). Kom (98) 98.**

Der henvises til grundnotat fremsendt 8. juni 1998.

Direktivforslaget fra Kommissionen er modtaget i Rådet den 10. marts 1998 og er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 84, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter frem-gangsmåden i Traktatens artikel 189 C (samarbejdsproceduren).

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

Formålet med direktivforslaget er at hindre, at støjsituationen om-kring lufthavnene forværres.

De civile subsoniske jetfly kan opdeles i såkaldte kapitel 2 og kapitel 3 fly, hvor forskellen bestemmes af hvor meget flyet støjer. Kapitel 2 fly er de mest støjende.

Med virkning fra 1. april 2002 skal EU medlemsstaterne i følge EU direktiv 92/14 sikre, at fly som opererer fra lufthavnene på deres område skal opfylde kravene til kapitel 3 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993).

Kapitel 2 jetfly kan påmonteres støj dæmpningsanordning (hush-kit) så flyet opfylder støjnormerne til kapitel 3 jetfly. Påmontering af støj dæmpningsanordning kan forlænge levetiden for kapitel 2 fly udover 1. april 2002. Selv om støjtærsklen hos et fly med støj dæmpningsanordning formelt overholder støjnormerne til kapitel 3 fly, støjer det dog betydeligt mere end fly af samme vægt, der fra starten er fremstillet som kapitel 3 fly. Fly med støj dæmpningsanordninger påvirker også miljøet mere negativt, hvad angår brændstofforbrug og miljøforurenende stoffer.

Støj dæmpede kapitel 2 fly er ikke særligt udbredt i EU området.

I USA er tidspunktet for udfasning af kapitel 2 fly fastsat til udgangen af 1999.

Hensigten med dette forslag er at hindre, at fly med støj dæmpningsanordninger fra 1.4. 1999 overføres fra udlandet - primært USA - til medlemsstaternes registre. Herved kan man undgå forværring af støjsituationen ved europæiske lufthavne. Hensigten er endvidere at begrænse anden miljøskade.

Det gennemføres ved :

- nyregistreringsforbud pr. 1.april 1999 i de nationale registre af ombyggede fly, der efter hush-kit, opfylder de skærpede støjkrav til kapitel 3-fly.

- fly, der allerede er optaget i en medlemsstats registre før 1. april 1999 vil fortsat kunne påmonteres støj dæmpningsanordninger.

- omcertificerede fly, der er registreret i 3. land, må ikke operere i EU fra 1. april 2002 medmindre flyet er registreret i 3. land før den 1. april 1999, og har opereret på Fællesskabets territorium før denne dato.

Rådsmødet den 17. juni 1998 stillede sig positivt til direktivforslaget. Rådet besluttede at ændre det oprindelige forslag om et direktiv til en forordning, således at foranstaltningen kan træde i kraft hurtigst muligt.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget d. 12. juni 1998 til forhandlingsoplæg.

### *Dagsordenspunkt 8*

**Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking, Kom (98) 41.**

Forslagets hovedformål er at sikre bedre beskyttelse af flypassagerernes rettigheder inden for EU-området og sikre at de informeres bedre i tilfælde af afvisning. Forslaget indebærer også en justering af det minimumsbeløb, som det luftfartsselskab, der afviser passageren på grund af overbooking, skal betale som kompensation.

Der henvises i øvrigt til grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 24. april 1998 samt aktuelt notat af 8. juni 1998 tilsendt Udvalget forud for Rådsmøde den 17. - 18. juni 1998.

Europa Parlamentet har udtalt sig den 17. juli 1998.

På Rådsmødet (transport) den 17. - 18. juni 1998 blev der vedtaget et sæt Rådskonklusioner hvoraf bl.a. fremgår, at Rådet bekræfter, at udviklingen i luftfartssektoren retfærdiggør en undersøgelse af forordningen, og at Rådet noterer, at kompensations-satserne bør justeres.

Herudover fremgår af Rådskonklusionerne, at det pålægges Kommissionen at arbejde videre med spørgsmålet om, hvordan luftfartspassagerer i højere grad kan gøres opmærksom på deres rettigheder, dvs. kompensation i tilfælde af afvisning på grund af overbooking.

Sagen har tidligere været forelagt Europaudvalget d. 12. juni 1998 til orientering.

### ***Dagsordenspunkt 9.***

#### **Trafikfordeling inden for Milanos lufthavnssystem (Malpensa-Linate)**

Den italienske regering besluttede den 13. Oktober 1997, at en række store udenlandske luftfartsselskabers trafik ind og ud af Milano skulle flyttes fra Linate lufthavnen til Malpensa lufthavnen (der er et TEN-projekt i Christophersen Group) med virkning fra den 25. oktober 1998.

Det statslige italienske luftfartsselskab Alitalia vil ikke skulle flytte sin trafik.

En medlemsstat har i medfør af den såkaldte "markedsadgangs-forordning" - dvs. Rfo 2408/92 - ret til at fastlægge fordelingen af trafikken på de enkelte lufthavne inden for et lufthavnssystem, *når* det sker uden forskelsbehandling på grundlag af et luftfartsselskabs nationalitet eller identitet.

SAS og 8 andre store EU-luftfartsselskaber (bl.a. Lufthansa, Air France og British Airways) finder, at der med de ændrede trafikfordelingsregler vil ske forskelsbehandling til fordel for (det statsstøttede) Alitalia, dels fordi den nyligt udbyggede Malpensa lufthavn ligger væsentligt længere væk fra Milanos centrum end Linate lufthavnen, dels fordi infrastrukturen til/fra Malpensa ikke er tilstrækkeligt udbygget til at gøre trafikken på lufthavnen konkurrencedygtig.

Luftfartsselskaberne har i februar i år klaget til Kommissionen med henblik på at få denne til at underkende de italienske trafikfordelingsregler. Kommissionen har - i overensstemmelse med ovennævnte forordnings artikel 8, stk. 3 - kompetence til at undersøge sagen og træffe beslutning.

Kommissionen har oplyst, at den den 16. september 1998 har truffet beslutning om at underkende de italienske trafikfordelingsregler.

I medfør af ovennævnte artikels stk. 4 kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned, og Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.

Sagen er sat på det kommende Rådsmødes dagsorden med indlæg fra den italienske delegation.

(Løbenr. 11773)