

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1031)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	N.1	3. juni 1999

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 11. juni 1999 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 17.-18. juni 1999 - fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-19  
3. Kontor 3. juni 1999  
AM/MCN Løbenr. TM0119

Rådsmøde (Transport) den 17. - 18. juni

Aktuelt notat

1. Forslag til Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe Kom(98) 452. (fremsendes særskilt)
2. Forsinkelser i lufttransporten i Europa. Side 3
3. Informationsproblemet vedrørende År 2000. Side 4
4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III, Kom (97) 681. Side 6
5. Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for navigationssatellitesystemer - Galileo, Kom (99) 54. Side 7
6. Forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (en del af Kom (98) 662). Side 9

- a) Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udviklingen af Fællesskabets jernbaner, kom (95) 337.
- b) Jernbaneinfrastrukturpakken, Kom (98) 480
- Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440 EØF om udviklingen af fælleskabets jernbaner
  - Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18 EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed
  - Forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering

## Dagsordenspunkt 2

### **Forsinkelser i den europæiske lufttransport.**

Der er for indeværende ikke oplyst, hvad formandsskabet påregner at der vil skulle ske på rådsmødet i sagen

## Dagsordenspunkt 3

### **Informationsproblemet vedrørende År 2000: - Udveksling af synspunkter**

(nyt notat)

Rådet har på sit møde i Bruxelles den 29. marts 1999 drøftet år 2000 problemet i transportsektoren. Transportministrene besluttede at indhente oplysninger om de enkelte landes arbejde med år 2000 problemet i transportsektoren med henblik på at drøfte problematikken på rådsmødet den 17.-18. juni 1999.

År 2000 problemet er ikke kun et nationalt, men også et internationalt problem, og det drøftes i forskellige internationale og europæiske sammenhænge.

På rådsmødet for telekommunikation den 22. april 1999 blev der vedtaget en resolution. Det konstateres i resolutionen, at regeringerne skal informere til offentligheden generelt om problemerne og i øvrigt sikre, at den offentlige sektors systemer kommer på plads. Det noteres, at der er behov for en høj grad af åbenhed om status for vital infrastruktur. Det erkendes også, at der trods alle anstrengelser vil opstå problemer, og at de tte vil kræve særlig indsats, ligesom der skal forberedes et beredskab, som kan forebygge og håndtere evt. kritiske situationer.

Medlemslandene og Kommissionen opfordres til fortsat at støtte samarbejdet om kritiske grænseoverskridende problemer og til både på europæisk og internationalt niveau at støtte arbejdet med at løse år 2000 problemerne.

Danmark har med regeringens år 2000 handlingsplan fra september 1997 igangsat de aktiviteter, regeringerne opfordres til at være opmærksom på. Danmark fører allerede en aktiv og åben informationspolitik på området både over for den offentlige sektor og i forhold til de private virksomheder.

På transportområdet indrappporterer de statslige virksomheder og institutioner hvert kvartal til Trafikministeriet og giver en status for arbejdet med at blive parat til år 2000, ligesom de rapporterer om deres arbejde med at opbygge et beredskab i forbindelse med årtusindskiftet. Rapporteringen fra hele ministerområdet tilgår Forskningsministeriet.

Der foregår således et omfattende arbejde i mange sammenhænge, men der er intet samlet overblik i EU over, hvad der sker på transportområdet, og om bestræbelserne er koordineret landene imellem. Hvert medlemsland er derfor blevet bedt om at redegøre for deres initiativer på luftfarts-, jernbane-, vej- og søfartsområdet ud fra et fælles spørgeskema, således at rapporteringerne kan drøftes på rådsmødet den 17.-18. juni 1999.

Besvarelserne viser bl.a., at Statens Luftfartsvæsen, DSB og Vejdirektoratet informerer om deres initiativer på institutionernes hjemmesider. Statens Luftfartsvæsen koordinerer sit år 2000 arbejde gennem ICAO og EUROCONTROL og gennem bilaterale aftaler med nabolandene. DSB og Vejdirektoratet forventer at være år 2000 parat den 1. juli, Banestyrelsen den 1.

september og Statens Luftfartsvæsen den 1. oktober 1999. Statens Luftfartsvæsen er ble vet undersøgt af IATA og Rigsrevisionen. Også DSB og Banestyrelsen er undersøgt af Rigsrevisionen. Manglende elforsyning og telekommunikation vil være en risikofaktor. Planlægning af beredskab sker sideløbende med år 2000 test og analyser.

Sagen har ikke tidligere fra trafikministeriets side været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

#### Dagsordenspunkt 4

### **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III, Kom (97) 681.**

(Nyt notat)

Der henvises til grundnotat af den 29. maj 1998 fremsendt til udvalget den 4. juni 1998, aktuelt notat af den 18. marts 1999 samt notat af den 27. april oversendt til udvalget den 28. april

Under forhandlingerne er den del af forslaget der vedrører indenlandske terminaler udgået.

Endvidere er havnene blevet opdelt i tre kategorier, A havne er de havne der har en godsomsætning på over 1 mio. tons årligt og/eller har over 200.000 passagerer, der rejser mellem to forskellige lande. Det er disse havne der foreslås at blive medtaget på det indikative kortbilag 1. Herudover er havne, der håndtere mellem 500.000 og 999.999 tons gods årligt eller mellem 100.000 og 199.999 passagerer kategoriseret som B havne. Endelig er havne, som hverken er A eller B havne og som ikke er fiskerihavne eller lystbådehavne, men som er beliggende på øer, der ikke er forbundet til kontinentet via broer, kategoriseret som C havne. B og C havne er ikke med på det indikative kort (bilag 1).

Sagen har sidst været nævnt i udvalget den 26. marts 1999 med henblik på orientering.

#### Dagsordenspunkt 5

### **Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for navigationssatellitssystemer - Galileo, Kom (99) 54.**

(Nyt notat).

Der henvises til grundnotat af 17. marts 1999 og aktuelt notat af 18. marts 1999.

Op til Rådsmødet den 17. - 18. juni 1999 har formandsskabet fremlagt et udkast til Rådsresolution, hvori der foreslås givet Kommissionen mandat til at arbejde videre med Galileo med henblik på afklaring af en række spørgsmål m.v. før der træffes beslutning om at iværksætte projektet.

Det drejer sig for det første om at få afklaret mulighederne for samarbejde omkring projektet med USA og Rusland samt at få afdækket behovet for forhandlinger og tekniske drøftelser med tredjelande der ønsker at deltage i projektet.

For det andet foreslås der udarbejdet en cost-benefit analyse omfattende alle relevante valgmuligheder for finansieringen af hele projektet og herunder bl.a. at præsentere betingelserne for offentligt privat samarbejde (Public-Private Partnership, PPP).

For det tredje foreslås det at iværksætte arbejdet med at definere og præcisere de tekniske og organisatoriske aspekter af projektet i samarbejde med European Space Agency (ESA) og medlemsstaterne.

For det fjerde skal der tilvejebringes detaljer omkring finansieringen af det igangværende arbejde med satellitnavigation.

Ifølge udkastet til konklusioner skal Kommissionen løbende orientere Rådet om projektets udvikling samt fremlægge resultaterne fra definitionsfasen i slutningen af år 2000, således at Rådet kan tage endelig stilling.

Europa-Parlamentet har den 13. januar 1999 vedtaget en resolution, hvori man giver fuld støtte til Europæisk satellitnavigation.

Rådsresolutionerne skønnes ikke umiddelbart at have lovgivningsmæssige - , statsfinansielle - eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Resolutionen berører ikke proportionalitets - eller nærhedsprincippet.

marts 1999 til orientering.

#### Dagsordenspunkt 6

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

(nyt notat)

Der henvises til grundnotat af 22. februar 1999 oversendt til udvalget den samme dag. Endvidere henvises til aktuelt notat af 18. marts 1999.

#### Europa-Parlamentets udtalelse.

Parlamentet har den 14. april 1999 vedtaget et antal ændringsforslag til Kommissionens direktivforslag. Ændringsforslagene blev bekræftet - efter Amsterdamtraktatens ikrafttræden - den 6. maj 1999. Parlamentet har i alt stillet 19 ændringsforslag, hvoraf de væsentligste er følgende:

Parlamentet foreslår, at mobile arbejdstagere i udrykningstjenester undtages fra direktivforslaget, idet undtagelserne i artikel 17, stk. 2.1 nr. (iii) fortsat finder anvendelse.

Det foreslås, at medlemsstaterne skal gennemføre kontrol af arbejds- og køretid i et omfang svarende til 2 % af alle arbejdsdage i denne sektor, idet det vigtigste kontrolmiddel er fartskriveren.

Endelig skal det nævnes, at parlamentet foreslår, at det præciseres, at gennemførelsen af dette direktiv ikke kan danne grundlag for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerene.

#### **Formandsskabets kompromisforslag**

I lyset af de stedfundne forhandlinger samt drøftelser på Rådsmødet den 29. marts 1999 vedr. ovennævnte forslag har formandskabet nu fremlagt et **kompromisforslag**, der adskiller sig fra Kommissionens forslag på følgende punkter:

- Direktivets anvendelsesområde foreslås for både mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører ændret til at være sammenfaldende med forordning 3820/85 vedrørende køre- og hviletid (dvs. der omfattes chauffører og selvstændige vognmænd, der er fører af køretøjer over 3,5 tons med undtagelse af de i artikel 4 i forordning 3820/85 nævnte køretøjer).
- Mobile arbejdstagere, der ikke er omfattet af forordning 3820/85, foreslås omfattet af det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104 (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).
- Den tidligere art. 5 vedr. hviletid er udgået. Imidlertid vil hviletidsbestemmelserne i forordning 3820/85 fortsat gælde for dem, der er omfattet af denne forordning.
- Definitionerne er forenklet. Definitionerne vedr. rådighedsvagt og rådighedstjeneste udgået.
- Undtagelsesbestemmelserne er udvidet til også at omfatte undtagelser, der indgås mellem arbejdsgiver og arbejdstager på virksomhedsniveau.
- Forpligtelsen for selvstændige chauffører til at registrere arbejdstid ud over 48 t er udgået.

#### **Høring over formandsskabets kompromisforslag.**

Der er ikke foretaget fornyet høring over formandsskabets kompromisforslag. Forslaget har dog været drøftet på EF-specialudvalget vedrørende transportspørgsmål den 21. maj 1999.

AHTS, støttede i den forbindelse kraftigt, at de selvstændige blev medtaget i dette direktiv, da man ellers løb en risiko for, at alle chauffører ville blive presset til at blive selvstændige. Med hensyn til natarbejde var man stadigvæk noget skuffet over den danske holdning, da sagen i sin enkelthed var, at man ikke kunne leve med disse foreslåede regler i den nationale distribution. Endeligt oplyste AHTS, at man i relation til pauser var af den holdning, at de skulle have en vis længde for at få virkning,

men at man ikke behøvede særlige regler herom i et særdirektiv. Alt i alt fandt man dog, at man nu kunne begynde at leve med forslaget, men at man gerne ville se en ny tekst.

Dansk Transport og Logistik var enig i det af AHTS fremførte, og så et problem i relation til de selvstændige, da man ikke i længden kunne leve med den nuværende konkurrencesituation. Der måtte gøres noget for at skabe mere lighed mellem arbejdstagere og de selvstændige, men måske lå løsningen ikke i et direktiv.

Erhvervenes Transportudvalg var umiddelbart fortsat skeptisk over for forslaget.

For så vidt **angår høringssvarene over Kommissionens oprindelige forslag** i relation til kompromisforslaget kan følgende bemærkes:

Specialarbejderforbundet i Danmark, SID har for så vidt angår artikel 2, stk. 2, om rådighedstjeneste og rådighedsvagt bemærket at formuleringerne kan give anledning til fortolkningsproblemer, hvorfor teksten grundlæggende bør ændres. Det bemærkes, at definitionen af rådighedstjeneste og rådighedsvagt er udgået af formandsskabets kompromisforslag.

Forbundet fandt endvidere undtagelsesbestemmelsen i artikel 7, stk. 3, uacceptabel og foreslog, at den udgik, idet chaufførernes pauser, såfremt bestemmelsen opretholdes, alene vil komme til at bestå af korte stop mellem 2 ture bestemt af køreplanen. Det må således være et krav, at der er en daglig spisepause for alle. Bestemmelsen er nu udgået i formandsskabets kompromisforslag.

For så vidt angår artikel 8 fandt forbundet, at der i modsætning til det foreslåede skal indføres en bestemmelse om, at den ugentlige arbejdstid skal registreres løbende, og at den enkelte lønmodtager får oplysninger om sin ugentlige/daglige arbejdstid i forbindelse med de lønoplysningsedler, der måtte blive udarbejdet til de pågældende. Dette fremgår nu af formandsskabets kompromisforslag.

Dansk Transport og Logistik, DTL, har bl.a. bemærket at til forskel fra det foreliggende forslag, hvor undtagelser alene kan fastsættes ved lovgivning eller kollektiv overenskomst, er der i det generelle arbejdstidsdirektiv tillige mulighed for på virksomhedsniveau at aftale undtagelser mellem arbejdsgiver og arbejdstagere. Formandsskabets kompromisforslag lægger op hertil.

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, AHTS, har bl.a. tilkendegivet, at der ikke behov for at inddrage rutekørsel under direktivet, ligesom der advares mod, at der skabes en overbudssituation mellem arbejdstidsdirektivet og køre- og hviletidsreglerne, hvorfor der kun bør være et regelsæt. Rutekørsel er udgået af formandsskabets kompromisforslag.

Dansk Taxiforbund anførte, at man i forhold til definitionen af rådighedsvagt, rådighedstjeneste og pauser bør foretage en præcisering af, at rådighedsvagt heller ikke i forhold til art. 4 betragtes som arbejdstid. Rådighedsvagt og rådighedstjeneste er udgået af formandsskabets kompromisforslag.

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

Sagen blev sidst nævnt for Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999 med henblik på orientering.

Dagordenspunkt 7

### **Jernbanepolitik**

**a) Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udviklingen af Fællesskabets jernbaner, kom (95) 337.**

**b) Jernbaneinfrastrukturpakken, Kom (98) 480**

**- Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440 EØF om udviklingen af fællesskabets jernbaner**  
**- Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18 EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed**  
**- Forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering**

(nyt notat)

Ad a)

**1. Baggrund og indhold.**

Formålet med dette forslag er at ændre artikel 10 i direktiv 91/440 for at indføre adgangsrettigheder til baneinfrastrukturen for jernbaneselskaber, der er etableret i Fællesskabet med henblik på godstransport, kombineret transport og international persontransport.

Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse om forslaget den 25. oktober 1996 og godkendte Kommissionens forslag med forbehold for sine bemærkninger, som bl.a. angik sanering af jernbanens finansielle situation samt en præcisering af artikel 10.

## **2. Gældende dansk ret.**

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

2. Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 534 af 26. juni 1997 om ikrafttræden af EF-direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.

3. Lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog

4. Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed.

## **3. Høring**

Der er foretaget en høring af de berørte myndigheder og organisationer.

Dansk arbejdsgiverforening, Privatbanernes Fællesrepræsentation har ingen bemærkninger til forslaget.

Øresundskonsortiet, A/S Storebæltsforbindelsen samt Øresundsforbindelsen har ingen invendinger imod forslaget.

Dansk Jernbaneforbund henleder opmærksomheden på vigtigheden af, at jernbanerne af miljømæssige årsager styrkes specielt på godstransportområdet.

Danske Vognmænd skal generelt udtale sig imod enhver form for offentlig støtte til godstransport, der forvrider konkurrenceforholdene mellem de forskellige transportformer.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd, FDE, og Erhvervenes Transportudvalg ser Kommissionens forslag som et væsentligt skridt i den rigtige retning, men finder ikke forslaget vidtgående nok til at opfylde erhvervslivets ønsker om fri konkurrence indenfor jernbanetransporten.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd, FDE understreger, at en fuldstændig harmonisering af det totale transportmarked alt andet lige vil virke befordrende for de samlede logistik- og transport systemer i Europa.

Landsorganisationen i Danmark, LO kan støtte, at områderne i direktiv forslagets artikel 10 udvides til også at gælde international persontransport samt cabotagekørsel med henblik på godstransport og kombineret godstransport.

DSB bemærker følgende: "Det fremadrettede i meddelelsen fra Kommissionen er ændringsforslagene til artikel 10 i 91/440/EØF, hvor der foreslås en yderligere liberalisering af adgangen til skinnenettet, således at internationale godstransporter og cabotagekørsel samt al international persontransport kan opnå adgang til skinnenettet.

DSB støtter forslaget fra Kommissionen om yderligere at liberalisere adgangen til skinnenettet, og anbefaler, at der igangsættes udredninger og præciseringer af hvilken udvikling, der forventes på baggrund af forslaget.

DSB ser i forslaget til ændring af artikel 10 flere muligheder end trusler"

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

Gennemførelse af forslaget vil kræve en justering af lov om jernbanevirksomhed m.v.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der kan på nuværende tidspunkt ikke gives et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget.

## **5. Nærheds - og proportionalitetsprincippet.**

Det fremgår af Kommissionens forslag, at ifølge proportionalitetsprincippet er det nødvendigt og passende på EF-plan at nedfælde det grundlæggende princip og mål for friheden til at tilvejebringe tjenesteydelser inden for jernbanetransporten ved at udvide adgangsretten til alle EF's jernbanevirksomheder samt overlade det til medlemslandene at vælge instrumenterne til

at virkeliggøre målet, som bør være det samme for alle medlemslandene. Dette er i overensstemmelse med traktatens mål jfr. artikel 4, stk. 3, (tidl. artikel 3 B stk. 3).

Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.

#### **Ad b)**

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

For så vidt angår forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering har det tyske formandskab i forbindelse med forhandlingerne i Rådets transportarbejdsgruppe fremsat et ændringsforslag vedrørende afgiftsprincipperne for benyttelse af jernbaneinfrastruktur. Ifølge dette forslag kan medlemsstaterne frit vælge af fravige marginalomkostningsprincippet ikke blot for passagertransport, men tillige for godstransport. Den eneste betingelse for at fravige det grundlæggende afgiftsprincip er, at medlemsstaterne skal sikre, at deres afgifter er således, at en jernbanevirksomhed, der er i stand til at betale mindst marginalomkostningerne ikke forhindres i at benytte infrastrukturen.

Jernbanepakken har sidst nævnt til udvalgets orientering den 26. marts 1999.