

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1209)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	16. juni 2000

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 23. juni 2000 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 26.-27. juni 2000 - vedlægges Trafikministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-23  
3. Kontor juni 2000  
MIC/Rno Løbenummer TM0157

Rådsmøde (Transport) den 26. juni 2000

Aktuelt notat

-

Dagsordenspunkt 1-4. Søfart (varetages af Erhvervsministeriet)

Dagsordenspunkt 5. Galileo (Europæisk civilt satellitnavigationssystem) 2

Dagsordenspunkt 6. Passagerers rettigheder inden for lufttransport 5

Dagsordenspunkt 7. Meddelelse om skabelsen af et fælles europæisk luftrum. KOM (99) 614. 6

Dagsordenspunkt 8. Etablering af Den Europæiske Luftfartssikkerheds Myndighed (EASA). 7

Dagsordenspunkt 9. Et fælles transatlantisk luftfartsområde 8

Dagsordenspunkt 10. Kommissionens forslag til Rådsdirektiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM (97) 382. 9

Dagsordenspunkt 11. Rådets resolution vedrørende Kommissionens meddelelse om trafikikkerheden i Den Europæiske Union, Kom(97) 131 og (KOM(2000)125). 12

Dagsordenspunkt 12. Interoperabilitet i det transeuropæiske net af konventionelle jernbaner. KOM (1999) 617 endelig udgave 17

Dagsordenspunkt 13. Forslag til ændring af Rådets forordning 3298/94 EØF af 21. december 1994 om de nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen om transitrettigheder (økopoint systemet), angående lastbilers transittørsel gennem østrigsk territorium. 23

Dagsordenspunkt 14. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz. KOM(2000) 117 26

Dagsordenspunkt 5. Galileo (Europæisk civilt satellitnavigationssystem)

Nyt notat

### 1. Baggrund og indhold

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 vedtog Rådet en resolution på grundlag af Kommissionens meddelelse af 10. februar 1999: Galileo, Europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester.

Galileo er tænkt som et alternativ til det amerikanske GPS (Global Positioning System), som er et i udgangspunktet militært system, men som stilles gratis til rådighed også for civile brugere. Baggrunden er et stærkt ønske fra bl.a. Kommissionen og visse medlemsstater, navnlig Frankrig, om at sikre sig en europæisk uafhængighed på dette område, samtidig med at Europa får del i de betydelige industriinteresser, der er på området. Endelig er det ambitionen på visse punkter at lave et bedre system end GPS, f.eks. i relation til forsyningssikkerhed.

Ovennævnte resolution indebar et mandat til Kommissionen til at iværksætte arbejdet med at definere og præcisere Galileo-projektet i samarbejde med bl.a. European Space Agency (ESA). Definitionsfasen skal vare frem til udgangen af år 2000, hvorefter Rådet (og ESA) skal tage stilling til projektets videre forløb.

I resolutionen blev Kommissionen endvidere pålagt at udarbejde forslag til mandat til forhandlinger mellem Fællesskabet og hhv. USA og Rusland vedrørende mulighederne for fremtidigt samarbejde samt at undersøge, om andre tredjelande er interesseret i at samarbejde om projektet.

Kommissionen blev tillige bedt om at undersøge mulighederne for finansiering af projektet nærmere.

Endelig blev Kommissionen i resolutionen pålagt løbende at orientere Rådet om projektets udvikling samt fremlægge resultaterne fra definitionsfasen for Rådet inden udgangen af år 2000 med henblik på Rådets endelige stillingtagen.

Definitionsfasen er herefter påbegyndt, idet der bl.a. med Kommissionen som formand er nedsat en styrekomité for projektet med deltagelse af medlemslandene og ESA som observatør. Under styrekomiteen er nedsat to undergrupper, hhv. et 'Security Board', der skal vurdere projektets sikkerhedsmæssige aspekter, og en task force, der skal se nøjere på spørgsmålet om frekvensadgang for Galileo.

På grundlag af et forhandlingsmandat fra Rådet, som blev vedtaget på transportministerrådsmødet i oktober 1999, har der været ført drøftelser med hhv. USA og Den Russiske Føderation om evt. samarbejde. I forhandlingerne med Den Russiske Føderation er der identificeret nogle scenarier for evt. samarbejde (f.eks. i relation til anvendelse af satellitter og frekvenser), mens forhandlingerne med USA hidtil har haft mere sonderen de karakter.

Samtidig er Kommissionen i færd med at undersøge mulighederne for (delvis) finansiering af projektet gennem public-private partnerships. Kommissionen har i december 1999 udsendt et 'call for proposals', hvori man har bedt interesserede parter om at fremlægge mulige forretningskoncepter, der har til formål at anvende public-private partnerships til finansiering af gennemførelsen af Galileo-projektet. Der er kommet respons fra bl.a. to store konsortier (Alca tel og et "Galileo-konsortium"), og Kommissionen forhandler p.t. nærmere med disse.

Spørgsmålet om frekvenstilldeling til Galileo indgik i den for nylig afsluttede Verdensradiokonference i FN-regi i Istanbul, og resultatet heraf blev, at der er reserveret de nødvendige frekvenser til projektet.

Som led i definitionsfasen har Kommissionen i december 1999 igangsat en række delprojekter, som har til formål at definere Galileo-projektets overordnede arkitektur, at sikre optimal integration af det tidligere igangsatte EGNOS-projekt (European Geostationary Navigation Overlay Service), at understøtte den standardiseringsproces, som følger af Galileo-projektet, og at definere de ydelser, Galileo-systemet skal kunne præstere. Disse projekter løber frem til definitionsfasens afslutning med udgangen af 2000.

Til brug for transportministerrådsmødet den 26. juni 2000 har Kommissionen udarbejdet en statusrapport vedrørende det hidtidige forløb af definitionsfasen.

Som fordele ved udviklingen af et europæisk satellitnavigationssystem anføres bl.a.

- strategisk vigtighed for den europæiske region
- den kommercielle dimension
- socio-økonomiske konsekvenser
- europæisk industris konkurrenceevne

Endvidere fremhæves, at systemet vil have nogle fordele frem for de eksisterende satellitsystemer (det amerikanske GPS og det russiske GLONASS), bl.a. i form af større forsyningssikkerhed og bedre pålidelighed. Systemet vil på denne baggrund f.eks. kunne bruges til road pricing og redningstjenester.

For så vidt angår spørgsmålet om systemets arkitektur (satellitkonstellation) oplyses, at man p.t. hælder mod en løsning med 30 MEO (Medium Earth Orbit)-satellitter i 3 planer, som vil give en ensartet, global dækning, herunder på de nordlige breddegrader (bl.a. Grønland).

For så vidt angår spørgsmålet om finansieringen af etablering af selve systemet (vurderet til størrelsesordenen 3 mia. Euro) har de hidtidige udmeldinger været, at ca. 1 mia. skal finansieres via EU-budgettet (primært TEN-midler), mens den øvrige del af finansieringen skal tilvejebringes via PPP-projekter. Dette spørgsmål hører til de vigtigste udeståender i den tilbageværende del af definitionsfasen.

Kommissionen vil i slutningen af året fremlægge en endelig rapport vedrørende forløbet af definitionsfasen til brug for Rådets beslutningen om projektets videre forløb på transportministerrådsmødet den 20.-21. december 2000.

Sammen med statusrapporten har Kommissionen fremlagt et udkast til rådskonklusioner til vedtagelse på transportministerrådsmødet den 26. juni 2000.

I resolutionen nævnes spørgsmålet om satellitkonstellation, sikkerhedsspørgsmål, juridiske og organisatoriske aspekter i en eventuel driftsfase og finansieringen som væsentlige udestående spørgsmål. Endvidere opfordres Kommissionen til at fortsætte drøftelserne med USA og Den Russiske Føderation. For så vidt angår spørgsmålet om satellitkonstellation opfordres Kommissionen til på næste rådsmøde at fremlægge en løsning, der bl.a. indebærer global dækning, herunder på de nordlige breddegrader, integration af systemet med EGNOS-projektet og en optimering af omkostningerne. Endelige opfordres Kommissionen til på næste rådsmøde at præsentere hovedlinjerne for en mulig organisation af projektet i eventuelle kommende udviklings-, test- og driftsfaser.

## 2. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Projektet skønnes ikke at få lovgivningsmæssige konsekvenser i Danmark.

Projektet planlægges finansieret gennem EU-budgettet, Public Private Partnerships og nationale bidrag til Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA).

Projektet vil kunne få en række samfundsøkonomiske konsekvenser, der imidlertid ikke lader sig kvantificere på nuværende tidspunkt. Der vil kunne blive tale om en række rationaliserings- og miljømæssige fordele, der vil være positive for samfundsøkonomien.

### 3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører intet i statusrapporten om nærheds- og proportionalitets-princippet. Der er imidlertid tale om et projekt af en art og en størrelsesorden, som kun giver mening på fællesskabsniveau.

### 4. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. marts 1999, med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), til orientering den 1. oktober 1999, til orientering den 3. december 1999 og til orientering den 24. marts 2000.

## **Dagsordenspunkt 6. Passagerers rettigheder inden for lufttransport**

Nyt notat

Kommissionen fremsendte i januar 2000 et konsultationspapir om forbrugerbeskyttelse inden for luftfarten.

Kommissionen er af den opfattelse, at luftfartsselskabernes ydelser og service ikke altid lever op til forbrugernes behov og forventninger. Hovedformålet med konsultationspapiret var at vurdere, hvorvidt der er behov for yderligere fællesskabsinitiativer på området.

Kommissionen gjorde i papiret opmærksom på, at der på visse områder allerede er gennemført særlig lovgivning for passagerbeskyttelse i luftfarten, og at store dele af den generelle forbrugerbeskyttelseslovgivning i Fællesskabet også er gældende for luftfartsområdet.

Dokumentet nævner en række områder, hvor særlige initiativer kunne tænkes. Det gælder passagerernes kontraktmæssige rettigheder, spørgsmål om forsinkelser, bagageproblemer, billetpriser, komfort og sundhed, økonomisk beskyttelse af passagerer i tilfælde af flyselskabskonkurs, visse forretningsmæssige arrangementer hos flyselskaberne (f.eks. codesharing og bonusprogrammer) og information til passagererne.

Kommissionen gør opmærksom på, at yderligere forbrugerbeskyttelse i mange tilfælde vil være ensbetydende med forøgede omkostninger for flyselskaberne, og at der desuden må tages hensyn til EU-flyselskabernes konkurrencemæssige stilling over for ikke-EU-flyselskaber.

Der må derfor ifølge Kommissionen foretages en afvejning af fordele og ulemper i forbindelse med alle forslag om nye initiativer. Det vil ikke altid være relevant med ny lovgivning; der kan lige så vel blive tale om informationskampagner, anbefalinger, frivillige aftaler og mere forskning.

Efter at have haft konsultationspapiret i bred offentlig høring orienterede Kommissionen på Rådsmødet den 28. marts 2000 om situationen.

Kommissionen oplyste, at den efter yderligere kontakt med luftfartsselskaberne og brugersammenslutningerne vil fremlægge en meddelelse om en omfattende kampagne, der skal gøre offentligheden bekendt med de eksisterende rettigheder for passagerer inden for lufttransport, der nu findes spredt i mange forskellige tekster. Kommissionen vil i den forbindelse overveje eventuelle forslag om ny lovgivning.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget den 24. marts 2000 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 7. Meddelelse om skabelsen af et fælles europæisk luftrum. KOM (99) 614.**

Nyt notat.

Kommissionens meddelelse har sin baggrund i det forhold, at det europæiske luftrum er overfyldt, hvilket medfører lufttrafikforsinkelser i Europa. Kommissionen vurderer, at en løsning af dette problem kræver iværksættelse på kort sigt af andre foranstaltninger (koordineret indsats gennem EUROCONTROL, alternative ruter og nødplaner i tilfælde af krisesituationer osv.) end rent tekniske foranstaltninger. Kommissionen finder, at der på længere sigt bør skabes et fælles europæisk luftrum ved hjælp af en integreret styring af luftrummet og ved udvikling af nye koncepter og procedurer til styring af lufttrafikken.

Der henvises i øvrigt til grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. februar 2000.

På rådsmødet (transport) den 9. december 1999 kunne Rådet tilslutte sig oprettelse af en arbejdsgruppe på højt niveau, der skal undersøge en række spørgsmål i relation til ovennævnte meddelelse.

## **Dagsordenspunkt 8. Etablering af Den Europæiske Luftfartssikkerheds Myndighed (EASA).**

Revideret udgave af aktuelt notat af 16. marts 2000. Ændringer markeret med kursiv.

Den 18. juni 1998 vedtog Rådet (transport) Kommissionens henstilling med henblik på rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om oprettelse af en organisation for civil luftfartssikkerhed i Europa.

Kommissionen opnåede hermed bemyndigelse til at indlede forhandlinger med europæiske lande, som ikke er medlem af EU, om oprettelse af en europæisk organisation baseret på en konvention til at overtage visse dele af ansvaret for luftfartens sikkerhed. En sådan organisation skal erstatte de europæiske luftfartsadministrationers samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA).

Disse forhandlinger er endnu ikke påbegyndt.

Kommissionen har imidlertid fornylig, herunder på rådsmødet den 9.-10. december 1999, givet udtryk for visse betænkeligheder med hensyn til mulighederne for at oprette organisationen som international organisation baseret på en konvention. I stedet har Kommissionen foreslået, at man alternativt drøfter mulighederne for oprettelse af et EU-agentur.

På rådsmødet den 28. marts 2000 fremgik det, at drøftelserne om mulighederne for oprettelse af et EU-agentur skulle fortsættes, herunder navnlig drøftelserne om de institutionelle bestemmelser.

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 og den 24. marts 2000 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 9. Et fælles transatlantisk luftfartsområde**

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.

På Rådsmødet den 30. november 1998, som er sidste gang, sagen er behandlet af Rådet, blev Coreper på ny opfordret til at fortsætte behandlingen af 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 EF-Domstolen.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget: Den 14. juni 1996 og den 5. december 1997 med henblik på forhandlingsoplæg. Sagen blev sidst nævnt for Folketingets Europaudvalg den 27. november 1998 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 10. Kommissionens forslag til Rådsdirektiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM (97) 382.**

Genoptryk

### 1. Baggrund og indhold.

Kommissionens forslag (KOM(97)382 endelig udgave) er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 80, stk. 2 (tidligere art. 84, 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 kabinebesætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver på fly, der anvendes af EF-luftfartsselskaber, også se lv 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 omskolingsuddannelsen 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 -slidske.

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, evakueringsprocedurer og krisesituationer, "crowd control" i forskellige krisesituationer, 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 kabinebesætningen, 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'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'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 hørings svar 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. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at en fælles handling på dette område er at foretrække frem for en individuel indsats fra medlemsstaternes side. Kommissionen anfører videre, at det er tilstrækkeligt at anvende et direktiv, der fastsætter mål, som giver medlemsstaterne en vis frihed.

#### 6. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Der er oversendt grundnotat vedrørende forslaget til Folketingets Europaudvalg den 31. oktober 1997 og sagen blev nævnt i Folketingets Europaudvalg til orientering den 5. december 1997.

## **Dagsordenspunkt 11. Rådets resolution vedrørende Kommissionens meddelelse om trafikikkerheden i Den Europæiske Union.**

Nyt notat

### 1. Baggrund og indhold

Den 9. april 1997 udsendte Kommissionen en meddelelse om det andet trafikikkerhedsprogram i EU med titlen: "Bedre færdselsikkerhed i EU - program for perioden 1997-2001" Kom(97) 131.

Handlingsprogrammet udpegede over 60 indsatsområder inden for tre nøgleområder: 1) Informationsudveksling, 2) Forebyggelse af ulykker og 3) Reduktion af omkostninger/konsekvenser af ulykker.

Desuden indførte handlingsprogrammet en samfundsøkonomisk dimension i trafikikkerhedsdebatten ved at søge at definere en pris på 1 million Euro som prisen på en trafikdræbt med tilhørende kvæstelser og skader.

I en ny meddelelse af 17. marts 2000 (KOM(2000)125) konstaterer Kommissionen, at handlingsprogrammet kan anses for at være en vellykket igangværende proces, hvor meget allerede er nået på vigtige områder som bedre håndhævelse af færdselsregler, øget offentlig bevidsthed om trafikikkerhed samt indsamling og formidling af viden om sikkerhedsforhold.

Meddelelsen er en imødekomme af opfordringer fra Rådet og Europa-Parlamentet til at gøre status over handlingsprogrammet. Desuden efterkommes Parlamentets ønske om en prioritering af de fremtidige foranstaltninger på EU-plan.

De seneste ti år kan der konstateres et stærkt fald i antallet af trafikdræbte, som i hovedsagen kan tilskrives følgende forhold: mere sikre biler, øget brug af sikkerhedsseler, mindre spirituskørsel samt hastigheds- og trafikdæmpende foranstaltninger.

Kommissionen konstaterer imidlertid, at der ikke er grund til at stille sig tilfreds med udviklingen i trafiksikkerheden. Antallet af trafikdræbte er ganske vist på vej ned, men kurven flader ud, og årligt slås stadig over 40.000 mennesker ihjel på EU's veje.

Foranstaltningerne i 1997-2001 programmet er blevet analyseret på grundlag af en såkaldt multikriterieanalyse, hvor foranstaltningerne er blevet vurderet efter en række parametre som foranstaltningens forventede effekt på antal trafikdræbte, dens gennemslagskraft i forhold til trafikantadfærd, om foranstaltningen er politisk gennemførlig samt om der er et merudbytte at hente ved at udføre foranstaltningen på europæisk plan. Her udfra er den såkaldte omkostningseffektivitet beregnet - det vil sige omkostninger pr. sparet menneskeliv.

På baggrund af den beregnede omkostningseffektivitet for de enkelte initiativer foreslår Kommissionen følgende hovedopgaver til fremme af trafiksikkerheden i EU på kort og mellemlangt sigt:

- Videreførelse og udvikling af arbejdet i det europæiske program for vurdering af nye biler
- Kampagner og lovgivning om sikkerhedsseler og fastspænding af børn
- Henstilling til medlemsstaterne om promillegrænser
- Lovgivning om hastighedsbegrænsere for erhvervskøretøjer
- Retningslinjer for udbedring af "sorte pletter"
- Lovgivning om bilfrontpartier, der giver større sikkerhed for bløde trafikanter

I spørgsmålet om promillegrænser i trafikken agter Kommissionen at respektere nærhedsprincippet og tager i øvrigt til efterretning, at kun 4 medlemsstater fortsat har en promillegrænse over 0,5. Kommissionen vil derfor ikke foreslå en ny retsakt, men alene forelægge medlemsstaterne en henstilling, der fremhæver behov for en mere effektiv håndhævelse af gældende regler, internationalt samarbejde om retsforfølgelse af spritbilister og vedtagelse af en promillegrænse på 0,5.

Kommissionen fastslår, at indsatsen for udbedringer af "sorte pletter" er et godt nationalt/lokalt instrument til fremme af trafiksikkerheden.

Kommissionen foreslår desuden, at følgende fem initiativers omkostningseffektivitet bør undersøges nærmere:

- Lægelige betingelser for opnåelse af kørekort
- Normer for køreprøver
- Køreløst i dagtimerne
- Virkninger af medicin på bilistens adfærd
- Pleje af ulykkesramte

Endelig bliver tre såkaldte støtteforanstaltninger - det vil sige foranstaltninger, hvor det ikke er muligt at beregne omkostningseffektivitet, men som anses for væsentlige for at fremme de øvrige foranstaltninger - prioriteret højt:

- Databasen CARE med ulykkesstatistik
- Integreret informationssystem
- Forskning i køretøjsstandarder og telematik

På grundlag af meddelelsen har Kommissionen fremlagt et udkast til en rådsresolution vedrørende trafiksikkerhed i EU, som er sat på dagsordenen til vedtagelse på transportministerrådsmødet den 26. juni 2000.

Resolutionsudkastet supplerer og præciserer de prioriteter, som opstilles af Kommissionen. Det strukturerer under overskrifterne 'Lovgivning', 'Forskning' og 'Oplysning' de foranstaltninger, so skal gennemføres på grundlag af deres karakter og afstikker således det spor, der skal følges for de aktiviteter, der skal udvikles i de kommende måneder.

Det drejer sig om at gøre hurtigere fremskridt med hensyn til trafikikkerheden og om at forbedre en situation, der set ud fra en social synsvinkel er uacceptabel. Således anmodes Kommissionen om at arbejde videre og forelægge forslag til retsakter og fremme forsknings- og oplysningsindsatsen i overensstemmelse med de givne retningslinjer.

Desuden tilslutter Rådet sig i resolutionen Kommissionens henstilling, der understreger, at det også ud fra en økonomisk synsvinkel er hensigtsmæssigt at forebygge ulykker, og opfordrer de nationale og lokale myndigheder til at øge deres investeringer med henblik herpå.

Det henstilles til Kommissionen, at den i sit næste handlingsprogram tager hensyn til resolutionen, problemet med hastighedens indflydelse på trafikikkerheden og muligheden for at fastsætte et konkret mål for nedsættelsen af det samlede antal trafikofre i Den Europæiske Union.

## 2. Høring

Følgende organisationer og myndigheder er blevet hørt vedrørende Kommissionens meddelelse:

Amtsrådsforeningen, Dansk Cyklist Forbund, Dansk KørelærerUnion, Dansk Transport og Logistik, Forenede Danske Motorejere, Kommunernes Landsforening, Justitsministeriet (med anmodning om af indhente bidrag fra politiet), Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rådet for Trafikkerhedsforskning, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD).

Amtsrådsforeningen har noteret sig, at der i forhold til de tiltag, der foregår i Danmark ikke er afgørende nyt. Foreningen finder det væsentligt, at trafikikkerheden også på EU plan fortsat prioriteres højt - både som inspiration for indsatsen i de enkelte medlemslande og i forhold til tværnationale tiltag i forhold til bilindustrien samt forskning og udvikling, der kan forbedre trafikikkerheden.

Kommunernes Landsforening bemærker, at det kan overvejes, hvorvidt virkemiddelkataloget er udtømmende. Foreningen har blandt andet noteret sig, at den meget omtalte "klippekortmodel" for kørekort ikke er beskrevet.

Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD) har bemærket, at meddelelsen i høj grad fokuserer på adfærdsregulerende initiativer, og SiD finder, at man burde have gjort sig tanker om, hvordan den passive sikkerhed kan forbedres.

SiD konstaterer, at de tunge køretøjer er involveret i en ganske stor andel af færdselsulykkerne med personskader eller død. SiD peger særligt på behovet for at sætte ind i forhold til overholdelse af eksisterende regler for tunge køretøjer, særligt i forhold til overlæs og defekte bremsesystemer. Forhold som ifølge SiD primært er den enkelte vognmands ansvar, og SiD foreslår, at overtrædelse af reglerne på ovennævnte områder i højere grad skal medføre inddragelse af tilladelser. SiD foreslår desuden, at der i EU arbejdes for en harmonisering af kontrolprocedurer, kontrolniveau og konsekvenser samt at kontrolforanstaltninger skal omfatte tunge køretøjer fra såvel EU-landene som lande uden for EU.

SiD peger endvidere på, at der er behov for en særlig indsats overfor unge, uerfarne chauffører i form af for eksempel særlig hastighedsbegrænsning, mærkning af køretøjer og eventuelt prøvekursordninger.

## 3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen eller resolutionsudkastet kræver ikke i sig selv lovændringer og vil ikke i sig selv give anledning til statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

## 4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Nærheds- eller proportionalitetsprincippet nævnes ikke specifikt i Kommissionens meddelelse eller resolutionsudkastet.

## 5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 24. marts 2000.

Revideret notat. Ændringer markeret med kursiv.

## 1. Baggrund og indhold

-

Direktivforslaget er modtaget i Rådssekretariatet den 29. november 1999.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig artikel 155 og 156 (tidligere artikel 129 C og D) og vil skulle vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen - tidligere artikel 189 B).

Det overordnede formål med forslaget er at udvide den proces, der blev skabt for højhastighedssystemet, til at omfatte konventionelle jernbaner med de ændringer, der er nødvendige på grund af særlige krav. Direktivforslagets opbygning og struktur m.m. er således for en stor dels vedkommende enslydende med Rådets direktiv nr. 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Nettet af konventionelle jernbaner omfatter geografisk den del af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet (TEN), der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Det konventionelle jernbanesystem omfatter - udover infrastrukturen som anført ovenfor - også udstyr og rullende materiel.

For Danmarks vedkommende er det konventionelle jernbanesystem i øjeblikket fastlagt som strækningerne fra Ålborg til henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn samt strækningen fra Nykøbing (Falster) til Gedser, idet hovednettet er klassificeret som et net, der er planlagt udbygget til højhastighedstrafik.

Direktivforslagets hovedelement er, at der fastsættes betingelser for og metoder til at tilvejebringe interoperabilitet vedrørende infrastruktur og rullende materiel i det transeuropæiske net af konventionelle jernbaner.

Ovennævnte betingelser vedrører: planlægning, opbygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af dele af dette system, som tages i brug efter at direktivet er trådt i kraft. Den deraf følgende tekniske harmonisering skal gøre det muligt at opbygge et indre marked for jernbaneudstyr og -tjenester.

Harmoniseringsbestemmelsernes anvendelsesområde defineres i forslaget med bilag, og det kræves, at væsentlige krav opfyldes (vedrørende: sikkerhed, driftssikkerhed, sundhed, miljøbeskyttelse, teknisk kompatibilitet for infrastruktur, energi, styringskontrol og signaler, rullende materiel, vedligeholdelse, drift og trafikstyring og trafiktelematik).

Vigtige elementer i forslaget er dels begrebet TSI, dels begrebet delsystem.

TSI'er er defineret som "de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog". Delsystemer er defineret som det transeuropæiske jernbanesystems opdeling i strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, for hvilke der fastlægges væsentlige krav.

Af forslaget fremgår fremgangsmåden for udarbejdelse, vedtagelse, ikrafttrædelsesdato og revision af TSI'er. Udkast til TSI'er skal således udarbejdes af det fælles repræsentative organ. TSI'erne skal vedtages og revideres af det fra højhastighedsdirektivet nedsatte eksisterende såkaldte "artikel-21-udvalg" (dvs. et udvalg, der består af repræsentanter fra medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget udtaler sig vedrørende afgørelser på interoperabilitetsområdet for de omhandlede jernbaner, dvs. afgørelser som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Kommissionen vedtager foranstaltningerne, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse).

Af forslaget fremgår videre, at en medlemsstat - under forudsætning af Kommissionens godkendelse - under visse nærmere beskrevne omstændigheder kan undlade at anvende visse TSI'er, herunder for det rullende materiel. Dette gælder bl.a., hvis TSI'er skader projektets levedygtighed.

Derudover indeholder forslaget bestemmelser, der har til hensigt at sikre, at interoperabilitetskomponenter markedsføres og benyttes hensigtsmæssigt m.m., og at disse ikke udelukkes eller begrænses på en medlemsstats område som følge af tekniske handelshindringer eller lignende. I visse situationer kan en medlemsstat dog beslutte, at en komponent ikke er anvendelsesegnede. Dette gælder f.eks., ved forkert anvendelse eller, hvis væsentlige krav ikke er overholdt.

For så vidt angår delsystemer fremgår det af forslaget, at medlemsstaterne giver tilladelse til at bruge delsystemer på deres område og løbende kontrollerer, at kravene hertil opfyldes. Medlemsstaterne må ikke forbyde, begrænse eller hindre opbygning, ibrugtagning, drift mv. af delsystemer på deres område, medmindre de væsentlige krav ikke er opfyldt. Medlemsstaterne skal senest 12 måneder efter direktivets ikrafttrædelse notificere andre medlemsstater og Kommissionen om gældende tekniske forskrifter mv. vedrørende hvert delsystem.

Af forslaget med bilag fremgår, hvilke bestemmelser, der gælder for bemyndigede organer. Hovedlinjerne heri er, at medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke organer der har hvilke opgaver (vedrørende overensstemmelse og anvendelsesegnet) samt om hvert enkelt organs kompetenceområde.

Det bemyndigede organ skal overholde nogle nærmere specificerede kriterier (nødvendig kendskab til forskrifter m.m., teknisk og fagligt godt niveau og må ikke have interesser i jernbanevirksomheder m.m.) for bedømmelse af disse organer. Ved tvivl om, hvorvidt et af en anden stat bemyndiget organ opfylder disse kriterier, kan spørgsmålet forelægges ovennævnte artikel 21-udvalg.

Prioriteringsrækkefølgen for udarbejdelsen af TSI'er fastlægges af artikel-21-udvalget. Prioriteringsrækkefølgen fastsættes ved at sammenligne fordele med de forventelige omkostninger. Udvalgets første arbejdsprogram skal indebære, at styringskontrol og signaler, trafiktelematik for godstrafikken, drift- og trafikstyring, støjgener og rullende materiel betragtes som højt prioriterede. Derudover skal arbejdsprogrammet bl.a. omfatte udarbejdelse af strukturel oversigt over de konventionelle jernbaner, vedtagelse af en modelstruktur for udarbejdelse af TSI'er og forvaltning af overgangsperioden mellem direktivets ikrafttræden og offentliggørelsen af TSI'er.

Endelig fremgår af forslaget, at Kommissionen hvert andet år vil skulle udarbejde en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Rapporten skal forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet.

Direktivet skal implementeres i national lovgivning senest 18 måneder efter dets ikrafttræden.

Kommissionen præsenterede direktivforslaget på Rådets samling den 9.-10. december 1999.

Forslaget blev efterfølgende drøftet på rådsmøde den 28. marts 2000, hvor man noterede sig status i sagen.

Forslaget er efter forhandlingerne modificeret i forhold til Kommissionens oprindelige forslag. De centrale ændringer er muliggørelsen af at fremme, forbedre og udvikle de internationale jernbaneforbindelser i EU og til tredjelande, en bestemmelse vedrørende personale og faglige kvalifikationer samt sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, anvendelse af cost-benefitanalyser. Hertil kommer en præcisering af proceduren for vedtagelse af TSI'er m.v.

Derudover er der sket redaktionelle og (mindre) substantielle ændringer af bilagene.

Europa-Parlamentet har udtalt sig over forslaget den 17. maj 2000.

Europa-Parlamentets ændringsforslag svarer i stort omfang til resultatet af arbejdet i Rådets Transportarbejdsgruppe. På enkelte punkter har Parlamentet dog valgt at afvige fra resultatet af Transportarbejdsgruppens arbejde. Parlamentet foreslår bl.a. en ny bestemmelse om høring af arbejdsmarkedets parter indsat vedrørende udarbejdelse og revision af TSI'er. Parlamentet foreslår også, at tilsynet med drift af infrastruktur og rullende materiel varetages af eksterne organer.

## 2. Gældende dansk ret

Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv nr. 96/48/EF.

### 3. Høring

-

DSB kan generelt støtte Kommissionens forslag og finder, at jernbanerne bør sikres repræsentation i arbejdet med de tekniske specifikationer, hvis Kommissionen ønsker at inddrage andre organisationer i arbejdet. Videre finder DSB, at det af forslaget bør fremgå, at der skal være sammenhængende investeringstakt ved investeringer fra infrastrukturforvaltere og operatører. Endvidere finder DSB, at gennemførelse af forslagene vil medføre øgede investeringer for såvel operatører som infrastrukturforvaltere.

Øresundskonsortiet har ingen bemærkninger til direktivforslaget.

Dansk Transport og Logistik: DTL finder direktivforslaget fornuftigt og relevant. Efter DTL's opfattelse har det samlede transportsystem i Europa brug for et effektivt jernbanesystem for godstransport, så jernbanen kan bidrage med sin del af den ventede vækst i den europæiske godstransport.

Specielt om finansieringen at de foreslåede initiativer ønsker DTL at fremhæve, at de forskellige initiativer til at fremme interoperabiliteten naturligvis har en omkostningsside, men omvendt må den øgede effektivitet kunne danne basis for en finansiering. Initiativer hvor omkostningerne ikke modsvares af en bedre effektivitet og dermed en forbedring af konkurrenceevnen bør som hovedregel ikke gennemføres. DTL er af den mening at hver enkelt transportform bør kunne dække sine egne omkostninger og eksterne omkostninger.

Erhvervenes Transportudvalg har ingen bemærkninger til direktivforslaget.

Forbrugerrådet har ingen bemærkninger til direktivforslaget.

NOAH-Trafik er positiv overfor ønsket om at fremskynde den tekniske harmonisering af de europæiske jernbanesystemer for at gøre dem mere konkurrencedygtige i forhold til den miljøbelastende vej- og flytrafik.

NOAH finder dog, at det er nødvendigt med en forudgående diskussion af hvilke prioriteter, der skal gælde. Hvem og hvad skal harmoniseringen gavne? EU-Kommissionen, har ifølge NOAH, siden begyndelsen af 90'erne brugt en del kræfter på "at skabe et indre marked for jernbaneudstyr". Det vil være uheldigt, om det - atter - bliver erhvervsinteresser, der kommer til at dominere udformningen af de endelige retningslinier

NOAH mener at grænseoverskridende togtrafik også skal omfatte sidebaner udenfor det konventionelle jernbanenet.

Ved grænseovergangene må der sættes stærkt på at eliminere, minimere og smidiggøre bureaukratiske procedurer for at reducere godstogenes opholdstid på stationer og ved grænseovergange. Også øget brug af informationsteknologi skal fremmes.

Privatbanernes Fællesrepræsentation har ingen bemærkninger.

Privatbanen Sønderjylland: PBS udtrykker tilfredshed med direktivforslaget. PBS fremhæver, at stort set alle de forhold, som PBS betragter som hindringer for fri adgang til infrastrukturen og den grænseoverskridende trafik er omfattet af forslaget.

### 4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

-

Direktivforslaget vurderes at kunne implementeres i dansk ret uden væsentlige ændringer heri, idet en betragtelig del af forslaget er opbygget som det allerede implementerede direktiv om højhastighedstogssystemer.

De statsfinansielle konsekvenser er vanskelige at vurdere på det foreliggende grundlag. I lyset af, at indførelse af de harmoniserede standarder m.v. også vil gælde for opgraderinger og reinvesteringer kan en vedtagelse af forslaget i den foreliggende form betyde merudgifter for såvel infrastrukturforvaltere som operatører, hvilket i givet fald vil kunne få statsfinansielle effekter. I modsatte retning trækker dog, at der er potentielle muligheder for at opnå besparelser på både ved indkøb af udstyr og materiel m.v. samt gennem den større konkurrence mellem

operatørerne. Den samlede effekt kan ikke konkretiseres nærmere, hverken beløbs- eller tidsmæssigt, men det skønnes ikke, at der vil være nævneværdig effekt inden for den nuværende jernbanerammeperiode, dvs. 2000-2005.

For så vidt angår de samfundsøkonomiske konsekvenser vurderes det, at den påtænkte indsats på længere sigt vil kunne medføre lavere omkostninger og stigende konkurrencefordele for jernbaneerhvervet, hvilket vil komme erhvervslivet og forbrugere til gode.

#### 5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

-

Kommissionen anfører, at jernbanenettene er vokset frem, som et sammenhængende system i hvert land for sig, men meget ofte med uforenelige regler og forskrifter af teknisk og anden art (bl.a. sikkerhed, miljø, fritrumsprofil, strømforsyningssystemer, signalsystemer, styring og kontrol af trafik m.m.) i relation til nabolandene. Denne opdeling giver ifølge Kommissionen ikke mulighed for optimal togtrafik på de forskellige dele af den infrastrukturer, som de nationale jernbanenet tilsammen udgør.

Ifølge Kommissionen forudsætter en sammenhæng i jernbanenettet en tilstrækkelig grund af harmonisering af en række nærmere anførte elementer (bl.a. forskrifter om sikkerhed, sundhed og miljø samt tekniske og driftsmæssige forhold), og denne indsats skal ske på EF-plan, idet problemet (med manglende interoperabilitet) hverken kan løses ved, at erhvervet alene udarbejder standarder på frivilligt grundlag eller ved gensidig anerkendelse af eksisterende nationale bestemmelser. Kommissionen vurderer, at et direktiv om interoperabilitet - i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet - er det bedst egnede middel til at opnå den påtænkte harmoniseringsindsats.

#### 6. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

-

Sagen har tidligere været nævnt for Folketingets Europaudvalg den 24. marts 2000 til orientering.

### **Dagsordenspunkt 13. Forslag til ændring af Rådets forordning 3298/94 EØF af 21. december 1994 om de nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen om transitrettigheder (økopoint systemet), angående lastbilers transatkørsel gennem østrigsk territorium.**

Nyt notat

#### 1. Baggrund og indhold.

-

Baggrunden for forslaget er artikel 11(2)(c) i protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, hvoraf det fremgår, at såfremt antallet af transattransporter med lastbil gennem Østrig i et år overskrider den på baggrund af 1991 tallene fastsatte referencetal med mere end 8 %, skal Kommissionen gennem en komitéprocedure (revisionskomité - 3 a) iværksætte nødvendige skridt til en reduktion af transitrettigheder (økopoint) i det følgende år på basis af en nærmere angivet formel, der tager højde for den forøgede kørsel og den hermed sammenhængende emission af NO<sub>x</sub>.

Statistikker for 1999 viser, at referencetallet for 1991 er overskredet med mere end 8 %, hvorfor Kommissionen er forpligtet til at iværksætte nødvendige forholdsregler med henblik på en reduktion af antallet af økopoint under anvendelse af den nævnte beregningsmodel for fastsættelse af det regulerede antal økopoint, der skal stilles til rådighed for medlemsstaterne i det år, hvor reduktionen skal gennemføres.

Det er i forslaget anført, at Kommissionen finder, at reduktionen i antallet af økopoint skal begrænses til de lande, hvis vognmænd ved at have gennemført et antal transporter, der overstiger det i 1991 fastsatte og forudsatte niveau har gjort en reduktion aktuel.

Forslaget indeholder endvidere en bestemmelse om, at reduktionen spredes over den resterende periode af det nuværende økopoint systems levetid, dvs. frem til udgangen af 2003.

Samtidig indeholder forslaget en bestemmelse om at suspendere 8 %-reglen for så vidt angår år 2000.

I henhold til artikel 7, stk. 2, i den gældende forordning vedrørende økopoint-ordningen underretter de kompetente myndigheder i medlemsstaterne senest den 15. oktober hvert år Kommissionen om de økopoint, der på grundlag af tal og trafikberegninger for årets sidste måneder ikke menes at ville blive brugt inden årets udgang. Ubrugte økopoint skal sendes tilbage til Kommissionen med henblik på genuddeling efter fastsatte principper.

Endelig foreslås, at de enkelte landes økopoint-kontingent det følgende år reduceres med det antal økopoint, som det pågældende land havde ubrugt ved øko-årets afslutning, dog forudsat at antallet af ubrugte point overstiger 1% af landets kontingent. Baggrunden herfor er et ønske om at mindske antallet af økopoint, der ved "øko-årets" afslutning den 31. januar fortsat ligger ubrugt i de enkelte lande.

Sagen er sat på dagsordenen på transportministerrådsmødet den 26. juni 2000 på baggrund af, at der på et komitémøde (type 3 a) den 31. maj 2000 ikke kunne skabes kvalificeret flertal for et tilsvarende forslag fra Kommissionen.

## 2. Gældende dansk ret.

-  
Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

Gældende danske bestemmelser påvirkes ikke ved en gennemførelse af indholdet i det foreliggende udkast.

## 3. Høring.

-  
Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af Dansk Transport og Logistik, der efter drøftelser med International Transport Danmark har anført, at det er organisationernes klare opfattelse, at forudsætningerne for at bringe 8 % reglen i anvendelse ikke er tilstede og at reglen er en forældet klausul, der helt må suspenderes i resten af økopoint-ordningens levetid. Alternativt bør reglen først kunnet tages i anvendelse, når Østrig har etableret de lovede initiativer til fremme af kombinerede bil/bane transporter gennem Østrig.

Det er organisationernes opfattelse, at der ikke bør ske en reduktion af antallet af økopoint, eftersom Østrig ikke har overholdt sin del af den indgåede transitaftale. Der mangler således fortsat etablering af mulighederne for benyttelse af de nævnte baneløsninger gennem Østrig. En række projekter, der er omtalt i aftalen mellem Østrig og EU, er således ikke realiseret. Hertil kommer, at de eksisterende "Rollende Landstrasse"-forbin delser gennem Østrig er klart utilstrækkelige.

Såfremt Danmark skal forholde sig til forslaget, er det organisationernes opfattelse, at forslaget tilgodeser danske brugere af økopoint-ordningen.

For så vidt angår forslaget om tilbagelevering ved årets afslutning af ubrugte økopoint, der overstiger 1 % af landets samlede kontingent, anfører organisationerne, at de er enige i, at det enkelte medlemsland i princippet ikke ved årets afslutning bør have ubrugte økopoint, men organisationerne anbefaler, at en reduktion kun virkeliggøres, såfremt et medlemsland ved årets afslutning fortsat ikke har anvendt mellem 2-5 % af det tildelte kontingent. Baggrunden herfor er, at det vil være næsten umuligt i praksis at opnå en 99-100% udnyttelse af økopointene. Det kan desuden være forbundet med en del administrative problemer i de enkelte lande at sikre returneringen af økopoint, der allerede måtte være udleveret til brugerne.

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

-

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende udkast skønnes ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark

#### 5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

-

Kommissionen anfører, at på baggrund af udviklingen i det nuværende økopoint system er forslaget nødvendigt for at nå til en løsning i overensstemmelse med formålet med økopointsystemet.

#### 6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er tidligere blevet orienteret om sagen ved notat af 24. maj 2000.

## **Dagsordenspunkt 14. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz. KOM(2000)117**

Nyt notat

### 1. Baggrund og indhold.

I forbindelse med 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 art. 8 i 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), som Kommissionen har fremlagt forslag til.

I forslaget opererer man med 2 slags tilladelser, henholdsvis "fuldvægtstilladelser", 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 kørsel med lette produkter, forudsat at køretøjets faktiske totalvægt ikke overstiger 28 tons.

For så vidt angår "fuldvægts-tilladelser" foreslås, at hvert land tildeles en minimumkvote 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 transittørsel og bilateral kørsel indgår med lige store andele.

"Tomkørsels-tilladelser" tildeles hvert land på basis af de foreliggende statistikker over medlemslandenes andel af den samlede transittørsel gennem Schweiz.

For så vidt angår fuldlasttilladelser er Danmark i forslaget tildelt 3231 tilladelser for årene 2001 og 2002 og 3854 tilladelser for årene 2003 og 2005 ud af et samlet antal tilladelser på hhv. 300.000 og 400.000.

For så vidt angår "tomkørsels-tilladelser" tildeles Danmark årligt 2750 tilladelser ud af i alt 220.000 tilladelser.

Forslaget indeholder tillige en bestemmelse om, at Kommissionen skal gennemføre en undersøgelse af medlemslandenes faktiske kørselsbehov i Alpeområdet. Forslaget indeholder en bestemmelse om, at antallet af tilladelser til den enkelte medlemsstat skal justeres under anvendelse af en forskriftsprocedure, hvis undersøgelsen giver grundlag herfor.

Det er senest oplyst, at Kommissionen nu har modtaget de af undersøgelsen omfattede data, men endnu ikke har bearbejdet disse.

## 2. Høring.

Følgende har udtalt sig om forslaget:

Specialarbejderforbundet i Danmark har ingen bemærkninger til forslaget.

Dansk Transport og Logistik (DTL) udtaler, 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.

Den danske andel af de tilgængelige kvoter forekommer umiddelbart meget lav set i forhold til den betydelige danske trafik til bl.a. Italien. DTL finder således, at de foreslåede danske kvoter f.eks. år 2000: 638 transit- og 780 bilaterale ture ikke stemmer overens med det reelle kørselsmønster. DTL stiller sig generelt meget tvivlende overfor de i Kommissionens forslag gengivne beregninger.

DTL kan ikke tilslutte sig Kommissionens forslag, da:

- Man i Kommissionens beregninger tager udgangspunkt i omfanget af udenrigshandlen mellem Schweiz og EU-landene. Spørgsmålet er, om det er en korrekt opgørelsesmetode. Er transport udført med alle transportformer indeholdt i tallene? Hvis dette er tilfældet, da kan tallene ikke give et retvisende billede af strukturen inden for vejtransport.
- Udenrigshandelstallene tager ikke højde for den markedsandel, som EU-landenes vognmænd har opnået ved kørsel i Schweiz. Det kan formodes, at hollandske vognmænd står stærkt i trafikken mellem Holland og Schweiz, ligesom danske vognmænd har høje markedsandele i trafikkerne mellem Danmark og Schweiz. Både Danmark og Holland har i kraft af en effektiv transportsektor og en lang tids tradition for frie konkurrencebetingelser i den internationale vejgodstrafik opnået gode erfaringer med udførelse af tredjelandskørsel. Danmark og Holland er imidlertid eksempler på lande, der af Kommissionsforslaget rammes hårdere end de lande, der kun har en lille eller ingen tredjelandstrafik. Årsagen er, at udenrigstallene for Kommissionen beror på den forudsætning, at trafikkerne mellem Schweiz og et EU-land er ligeligt fordelt mellem det pågældende EU-land og Schweiz.
- Både Sverige, Finland og Luxembourg tildeles efter det foreliggende forslag højere kvoter end Danmark. Dette kan undre, især for Luxembourgs vedkommende. I Luxembourg er der færre eksportvognmænd end i Danmark, og disse vognmænd udfører kun i relativt begrænset omfang transporter via Alperne. For såvel Sverige som Finland gælder, at transporter til Italien ikke synes at have samme omfang som den danske, at en ikke uvæsentlig del af trafikkerne herfra gennemføres med danske biler, og at en væsentlig del af den finsk/svenske eksport gennemføres med tyske køretøjer, der efter færgetransport overtager svenske og finske trailere i de tyske Østersøhavne.

Der er således meget, der taler for, at den danske kvote bør være højere end for de nævnte tre lande.

- Sammenholdes Kommissionens beregningsresultater for danske vognmænd med økopoint, der benyttes ved kørsel via Østrig, er den danske andel af kvoterne på ca. 1 % for lavt. Danske vognmænd råder over ca. 3,2 % af alle de økopoint, som EU-landene har fået tildelt. Trafiktællinger på grænseovergangen ved Kiefersfelden (mellem Tyskland og Østrig) bekræfter, at den danske andel i forhold til andre EU-lande udgør ca. 3-4 %. I følge oplysninger fra Færdselsstyrelsen gennemfører danske vognmænd i dag ca. 42.000 transitkørsler gennem Østrig ved benyttelse af økopoint. Hertil kommer et mindre antal transporter, der gennemføres med CEMT-tilladelser. Den danske andel over Alperne via den kommende rute over Schweiz bør i lighed med økopointfordelingen ligge på ca. 3-4 %.

- Vejtransporter til Italien, der er et vigtigt marked for danske eksportprodukter, gennemføres i dag stort set udelukkende via Østrig. Årsagen hertil er, at vægtbegrænsningen ved kørsel i Schweiz på 28 tons (EU-landene accepterer 40 tons) samt det schweiziske natkørselsforbud har gjort det uinteressant at benytte Schweiz som transitland. En forhøjelse af den tilladte totalvægt i Schweiz til 40 tons vil imidlertid betyde en ændring af transportstrukturen mellem Danmark og Italien. En typisk lastbiltransport vil således kunne opnå en besparelse på mange kilometer pr. tur. Eksempelvis vil besparelsen på en rundtur til/fra Milano udgøre ca. 280 km. ved at benytte ruten gennem Schweiz. Hertil kommer den sparede tid. Er der fri adgang med en højere totalvægtsgrænse vil de vognmænd der kan få andel i kvoten, i stedet køre via Schweiz. Det er i dansk interesse at få tildelt det antal kvoter, der svarer til den faktiske danske andel af trafikkerne over Alperne, der skønnes at ligge ca. på den procentandel, som danske vognmænd har af EU-vognmændenes økopoint (de før anførte 3-4 %).

DTL beder om, at der fra dansk side vil blive gjort alt for at få ændret beregningerne, således at danske vognmænd tildeles det antal 40-tons-transporter i perioden frem til år 2005, som svarer til den reelle danske andel af trafikkerne til, i og over Alperne. Alternativt anbefales det, at Danmark stiller et egnet forslag, som sikrer en tilfredsstillende dansk andel af alle EU-landenes trafikker til/fra og gennem Alperne. Et sådant forslag kunne tage udgangspunkt i det man kender, nemlig de enkelte landes andel af økopoint ved kørsel gennem Østrig.

Ved en friere passage i og gennem Schweiz vil der ske en opdeling af trafikken over Alperne via flere adgangsveje i såvel Østrig som Schweiz. Dette vil få en positiv betydning, såvel miljømæssigt som trafikalt.

### 3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

### 4. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den lave kvotetildeling til Danmark kan medføre en forringet konkurrenceevne for danske vognmænd.

### 5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Forslaget ligger i forlængelse af landtransportaftalen mellem Schweiz og EU. Spørgsmålet om tilladelsesfordelingen mellem medlemslandenes vognmænd må derfor ske på fællesskabsniveau.

### 6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen om fordeling af tilladelser til kørsel i Schweiz mellem medlemslandenes vognmænd har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

