

Til

Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Pressemeddelelse vedr. rådsmøde Transport den 2. oktober

Dette rådsmøde 2292 (11711/00 presse 347) blev behandlet af Europaudvalget på mødet den 29. september 2000. Dansk delegationsleder: Trafikminister Jacob Buksti og Erhvervsminister Pia Gjellerup

B-dagsordenspunkter til behandling på ministermødet, bl.a.:

SØTRANSPORT {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}5

SIKKERHED TIL SØS {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}...5

- HAVNEKONTROL AF SKIBE: Nåde til en positiv indstilling til udkastet til ændring af 1995-direktivet om havnestatskontrol med henblik på drøftelserne i henhold til den fælles beslutningsprocedure med EP {{PU2}} s 1. beh. Kommissionen understregede, at dette udgør en forbedring, men ikke er tilstrækkeligt til at garantere det sikkerhedsniveau Kommissionen havde foreslået

- DOBBELTSKROG FOR OLJETANKSKIBE: Nåde frem til en fælles strategi vedrørende fremskyndet indfasning af olietankskibe med dobbeltskrog

- OFFENTLIG DEBAT OM SIKKERHED TIL SØS: Formandskabet kunne fastslå, at samtlige medlemsstater er stærkt interesseret i at fortsætte deres bestræbelser på at forbedre sikkerheden til søs og går ind for en væsentlig forhøjelse af erstatningen til ofre for forurening

LUFTFART {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}6

- LUFTFARTSSIKKERHED (EASA): Noterede sig et forslag til forordning, med henblik på oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa (EASA) i form af et fællesskabsagentur. COREPER vil gennemgå forslaget, der genoptages af Rådet i december

- SIKKERHEDSKRAV OG BEVIS FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER FOR KABINEBESÆTNINGER: Noterede sig, hvor langt man er kommet med ændring af forordning 3922/91 og JAR-OPS samt forslaget til direktiv om sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer for kabinebesætninger. COREPER fortsætter arbejdet

- FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER {{SPA}} Resolution: Se selve resolutionsteksten

GALILEO: Orienterende drøftelse. Kommissionen skal herefter forelægge en samlet rapport for Rådet i december, hvorefter der træffes afgørelse om det videre forløb.. {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}} {{NEL}}
{{NEL}} ..*

LANDTRANSPORT

- SAMLET STRATEGI FOR ERHVERVSCHAUFFØRER INDEN FOR VEJTRANSPORTSEKTOREN (FO): Efter orienterende debat og en vis uenighed nåede man til enighed om behovet for at forenkle og præcisere forordning nr. 3820/85. Kommissionen vil forelægge et forslag om de debatterede punkter. COREPER vil forberede sagen til Rådssamlingen i december.

- FORDELING AF TILLADELSER TIL LASTVOGNSKØRSEL I SCHWEIZ (FO): Kunne ikke nå til enighed, hvorefter COREPER på baggrund af drøftelsen vil fortsætte arbejdet, navnlig vedrørende metodologi og statistiske beregninger: Rådet forventer at nå frem til enighed inden udgangen af november

EVENTUELT{{NEL}}12

- Krav vedrørende offentlig trafikbetjening og statsstøtte: Enighed om at afholde en orienterende debat herom på samlingen i december
- Afgangs- og ankomsttidspunkter: Opfordrede medlemsstaterne til skriftligt at meddele Kommissionen deres bidrag herom, så der kan udarbejdes et sammenhængende oplæg vedrørende tildeling heraf
- Overflyvning af sibirisk territorium: Noterede sig Kommissionens oplysninger herom og opfordrede Kommissionen til at fortsætte sine bestræbelser på at løse problemet og holde Rådet underrettet om sagen
- Oprettelse af et fælles europæisk luftrum: Noterede sig Kommissionens situationsrapport herom

A-dagsordenspunkter færdigforhandlet af COREPER inden ministermødet. bl.a.:

Ingen

Ikke-hemmelige erklæringer vedr. A-dagsordenspunkter (vedlagt bagest):

Ingen

Henvisning til A-dagsordenspunkter vedr. transport behandlet på andre rådsmøder siden det foregående Transportministerrådsmøde den 20. september 2000:

Ingen

Punkter, som ikke blev behandlet på rådsmødet, herunder evt. mandater (FO) jf. EUU-dagsordenen, 4. udg.:

Ingen

Bruxelles, den 2. november 2000

Med venlig hilsen

Morten Knudsen

Press Release: Luxembourg (02-10-2000) - Press: 347 - Nr: 11711/00

11711/00 (Presse 347)
(OR. fr)

2292. samling i Rådet

- TRANSPORT -

den 2. oktober 2000 i Luxembourg

Formand: **Jean-Claude GAYSSOT**

Den Franske Republiks minister for infrastruktur,
transport og boligspørgsmål

-

-

INDHOLD

DELTAGERE

PUNKTER, DER HAR VÆRET DEBATTERET

SØTRANSPORT

SIKKERHED TIL SØS

- HAVNEKONTROL AF SKIBE
- DOBBELTSKROG FOR OLJETANKSKIBE
- OFFENTLIG DEBAT OM SIKKERHED TIL SØS

LUFTFART

- LUFTFARTSSIKKERHED (EASA)
- SIKKERHEDSKRAV OG BEVIS FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER FOR KABINEBESÆTNINGER
- FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER - Resolution

GALILEO

LANDTRANSPORT

- SAMLET STRATEGI FOR ERHVERVSCHAUFFØRER INDEN FOR VEJTRANSPORTSEKTOREN
- FORDELING AF TILLADELSER TIL LASTVOGNSKØRSEL I SCHWEIZ

EVENTUELT

- Krav vedrørende offentlig trafikbetjening og statsstøtte
- Afgangs- og ankomsttidspunkter
- Overflyvning af sibirisk territorium
- Oprettelse af et fælles europæisk luftrum

Yderligere oplysninger: tlf. 02/285 60 83 eller 02/285 68 08.

-

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

<u>Belgien:</u> Isabelle DURANT	Vicepremierminister og minister for mobilitet og transport
<u>Danmark:</u> Jacob BUKSTI Pia GJELLERUP	Trafikminister Erhvervsminister
<u>Tyskland:</u> Reinhard KLIMMT	Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og boligspørgsmål
<u>Grækenland:</u> Christos PAPOUTSIS Christos VERELIS	Minister for handelsflåden Trafik- og kommunikationsminister
<u>Spanien:</u> Adolfo MENENDEZ	Vicestatssekretær for transport
<u>Frankrig:</u> Jean-Claude GAYSSOT	Minister for infrastruktur, transport og boligspørgsmål
<u>Irland:</u> Joe JACOB	Viceminister, Ministeriet for Offentlig Virksomhed, med særligt ansvar for energispørgsmål
<u>Italien:</u> Pierluigi BERSANI	Minister for transport og søfart
<u>Luxembourg:</u> Henri GRETHEN	Trafikminister
<u>Nederlandene:</u> Tineke NETELENBOS	Kommunikationsminister og minister for offentlige arbejder
<u>Østrig:</u> Michael SCHMID	Forbundsminister for transport, innovation og teknologi
<u>Portugal:</u> António Guilhermino RODRIGUES	Statssekretær for transport
<u>Finland:</u> Olli-Pekka HEINONEN Juhani KORPELA	Trafik- og kommunikationsminister Statssekretær for transport og kommunikation
<u>Sverige:</u> Björn ROSENGREN Birgitta HEIJER	Erhvervsminister Statssekretær, Erhvervsministeriet
<u>Det Forenede Kongerige:</u> Lord MacDONALD of TRADESTON	Viceminister, Ministeriet for Miljø, Transport og Regionerne (minister for transport)

* * *

Kommissionen:

-
-
-

SØTRANSPORT

SIKKERHED TIL SØS

- HAVNEKONTROL AF SKIBE

Rådet nåede til en positiv indstilling til udkastet til direktiv om ændring af 1995-direktivet om havnestatskontrol med henblik på drøftelserne i henhold til den fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet (førstebehandling). Der er tale om et resultat svarende til det, Rådet tidligere på samlingen i juni 2000 nåede frem til vedrørende udkastet til direktiv vedrørende organisationer, der udfører inspektion af skibe.

Dette direktivudkast tager sigte på at indføre obligatoriske inspektioner af skibe, der udgør en stor risiko, med udgangspunkt i en målrettet ordning til identifikation, som allerede er internationalt anerkendt (Paris-memorandummet). De strenge krav omfatter ligeledes forbud med at anløbe fællesskabshavne for skibe, der udgør den største risiko. Ifølge forslaget skal der samtidig i højere grad videregives oplysninger mellem havnestaterne, Kommissionen og offentligheden samt indføres forbedret overvågning af direktivets gennemførelse.

Kommissionen har understreget, at den indstilling, Rådet er nået frem til, udgør en forbedring i forhold til de gældende vilkår for skibssikkerheden, men at den ikke er tilstrækkelig til at garantere det sikkerhedsniveau, den havde foreslået. Den forbeholdt sig derfor sin stillingtagen.

- DOBBELTSKROG FOR OLJETANKSKIBE

Rådet nåede frem til en fælles strategi vedrørende fremskyndet indfasning af olietankskibe med dobbeltskrog. Denne fælles strategi vil blive støttet af medlemsstaternes delegationer og Kommissionens repræsentanter i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på det møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (EPC) under IMO, som finder sted den 2.-6. oktober 2000 i London.

Dette udkast til fælles strategi tager sigte på at fremskynde tidsplanen for udfasning af olietankskibe med enkeltskrog for at lade dem erstatte af tankskibe med dobbeltskrog, jf. IMOs konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL). I den forbindelse skal det bemærkes, at De Forenede Stater allerede i 1990 vedtog foranstaltninger med henblik herpå, nemlig loven om olieforurening (Oil Pollution Act).

- OFFENTLIG DEBAT OM SIKKERHED TIL SØS

Rådet havde en offentlig debat om sikkerheden til søs. For at strukturere debatten havde formandskabet opfordret ministrene til at udtale sig om spørgsmål vedrørende:

{{SPA}} indførelse af en EF-lovgivning med mekanismer, der gør det mulig at overvåge risikofartøjer langs de europæiske kyster, herunder navnlig dem, der transporterer farlige eller forurenende stoffer, samt udvidelse af medlemsstaternes kapacitet til at reagere og gribe ind i tilfælde af truende forurening eller uheld til søs.

{{SPA}} nødvendigheden af, at der ud over de foranstaltninger, der allerede er truffet på internationalt plan, træffes foranstaltninger på europæisk plan for at sikre en passende erstatning til ofre for olieforurening i europæiske farvande;

{{SPA}} det hensigtsmæssige i, at der i Europa indføres en ordning, der tager sigte på at ansvarliggøre samtlige aktører inden for søtransport af olieprodukter - redere, befragtere, lastejere og alle andre operatører - og gør det mere ufordelagtigt at benytte fartøjer af ringere kvalitet;

{{SPA}} en eventuel europæisk struktur for sikkerhed til søs, der skal koordinere medlemsstaternes indsats som led i et samarbejde, overtage medlemsstaternes rolle eller kontrollere deres indsats;

{{SPA}} det hensigtsmæssige i på europæisk plan at fastlægge en social og arbejdsmarkedsmæssig politik på søfartsområdet.

Formandskabet kunne på baggrund af debatten om disse spørgsmål fastslå, at samtlige medlemsstater er stærkt interesseret i at fortsætte deres bestræbelser på at forbedre sikkerheden til søs. Det er vigtigt, at arbejdet hermed videreføres i Den Internationale Søfartsorganisation, uden at man dog foregriber indførelsen af en eventuel EF-lovgivning. Overvågningen af fartøjer, der transporterer farlige eller forurenende stoffer langs de europæiske kyster, skal effektiviseres. Desuden skal samarbejdet mellem medlemsstaterne styrkes, og et forslag om en europæisk struktur på dette område skal undersøges grundigt.

Formandskabet fastslog desuden, at man generelt går ind for en væsentlig forhøjelse af erstatningen til ofre for forurening, og at man desuden finder det rimeligt at ansvarliggøre alle aktører inden for søtransport af olie i tilfælde af ulykke. Ligeledes i et sikkerhedsmæssigt perspektiv kom man under debatten ind på en række punkter vedrørende social- og arbejdsmarkedspolitik for søfolk. Det blev i den forbindelse bemærket, at man i første omgang bør gøre status over gældende eller foreslåede regler såvel inden for Fællesskabet, som mere bredt, inden for Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

I den forbindelse bekræftede Kommissionen, at den om kort tid vil forelægge forslag til lovgivning om

{{SPA}} forbedring af overvågningen af søfarten ud for de europæiske kyster,

{{SPA}} oprettelse af en europæisk struktur for sikkerhed til søs, og

{{SPA}} forbedring af den gældende ordning for erstatning for skader som følge af olieforurening (som supplement til de internationale ordninger).

LUFTFART

- LUFTFARTSSIKKERHED (EASA)

Rådet noterede sig et forslag til forordning, som blev forelagt af Kommissionens næstformand, Loyola De PALACIO, med henblik på oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa (EASA) i form af et fællesskabsagentur. Det pålagde De Faste Repræsentanternes Komité at gennemgå forslaget og give det den nødvendige prioritet, således at Rådet (transport) kan drøfte det i december.

Ifølge Kommissionens udkast skal agenturet, der har ansvaret for sikkerhedsbestemmelserne for den civile luftfart, bl.a. have til opgave:

- at bistå fællesskabslovgiveren med at udarbejde fælles standarder, som kan sikre det højest mulige sikkerhedsniveau;
- at påse, at de anvendes ensartet i Europa, og at de fornødne sikkerhedsforanstaltninger iværksættes;
- at fremme udbredelse af disse standarder på verdensplan.

Agenturet skal træffe afgørelse om udarbejdelse af fælles standarder og skal selv udføre en række gennemførelsesopgaver, hvor en kollektiv indsats vil være mere effektiv end medlemsstaternes individuelle indsats, f.eks. i forbindelse med udstedelse af typecertifikater for produkter til luftfarten. Det kunne bistå Kommissionen med overvågning af, at de fælles regler anvendes korrekt.

- SIKKERHEDSKRAV OG BEVIS FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER FOR KABINEBESÆTNINGER

Rådet noterede sig, hvor langt man er kommet med arbejdet vedrørende ændring af forordning nr. 3922/91 og JAR-OPS (Joint Aviation Requirements) samt forslaget til direktiv om sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer for kabinebesætninger.

Det pålagde De Faste Repræsentanternes Komité at fortsætte arbejdet.

Der erindres om, at formålet med ændringen af forordning nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart er i EF-retten at indkorporere de af JAA (Joint Aviation Authorities) godkendte fælleseuropæiske regler om luftfartssikkerhed, der i luftfartssproget er kendt som JAR-OPS. I disse defineres kravene til drift af civile fly med henblik på kommerciel lufttransport.

I part O i bilaget til JAR-OPS behandles spørgsmålet om kabinepersonale. I øvrigt har Rådet endnu ikke taget stilling til et direktivforslag fra 1997 om sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer for kabinebesætninger inden for civil luftfart.

- *FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER - Resolution*

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM BEKRÆFTER, at det vil arbejde for at udbrede kendskabet til og styrke flypassagerers rettigheder. Det udtrykker i den forbindelse tilfredshed med og bifalder Kommissionens meddelelse og den kampagne, Kommissionen har iværksat for at gøre flypassagerne bevidst om deres rettigheder ved at offentliggøre et charter og lade det ophænge i Fællesskabets lufthavne,

SOM KONSTATERER, at flypassagerer i dag er utilstrækkeligt informeret om deres rettigheder, og at de risikerer at befinde sig i en situation med ulige vilkår i forhold til operatørerne,

SOM VIL tage hensyn til udviklingen i luftfartssektoren på verdensplan - f.eks. alliancer, franchiseaftaler eller aftaler om fælles rutenumre - og korrigere eventuelle negative virkninger heraf på flypassagerernes situation og deres rettigheder,

SOM LIGELEDES FINDER, at liberaliseringen af luftfarten i Fællesskabet og den hurtige udvikling inden for luftbefordringen, som svarer til forbrugernes forventninger, nødvendigvis må ledsages af en bedre beskyttelse og information af passagererne,

SOM HENVISER TIL bestemmelserne i traktatens artikel 53 om at fremme forbrugernes interesser og sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau,

SOM HENVISER TIL konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Lissabon, hvori der anbefales en forenkling af de gældende bestemmelser,

SOM ER BEVIDST OM de særlige forhold, der gør sig gældende inden for luftfartssektoren, og om, at de forskellige implicerede operatører, bl.a. luftfartsselskaberne, lufthavnene, rejsebureauerne, rejsearrangørerne samt organer med ansvar for flyveledelse er indbyrdes afhængige af hinanden,

SOM AGTER nøje at påse, at der opretholdes en nødvendig balance mellem de fremtidige foranstaltninger til fordel for passagererne og de økonomiske krav til operatørerne i forbindelse med den globale konkurrence,

SOM ERINDRER OM, at ønsket om at beskytte flypassagererne ikke må hindre den frie konkurrence hverken inden for eller uden for Den Europæiske Union og især ikke de enkelte selskabers kommercielle initiativer,

SOM TAGER HENSYN TIL det arbejde, der er gjort, og de beslutninger, der er truffet på internationalt plan inden for specialiserede fora, samt arbejdet i de faglige sammenslutninger som f.eks. Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA) og Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA) og SØRGER FOR, at dets forslag stemmer overens med de forpligtelser, som følger af de internationale konventioner, navnlig Warszawa-konventionen og Montreal-konventionen, samt med arbejdet i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (CEAC), og

SOM ØNSKER, at det overvejes, hvordan der kan tages initiativ til beskyttelse af passagerernes rettigheder i forbindelse med de andre befordringsformer,

FINDER, AT DE FORANSTALTNINGER, DER TRÆFFES, ISÆR BØR SIGTE MOD:

- 1) først og fremmest at informere flypassagererne bedre:
 - a) ved klarere aftaler, som skal være mere tilgængelige og forståelige, og hvis væsentligste bestanddele skal fremgå tydeligt

b) ved hurtig og præcis information om eventuelle forsinkelser og mere generelt om ethvert usikkerhedsmoment i rejseforløbet

c) ved på europæisk plan at etablere et rapporteringssystem, som gør det muligt for forbrugerne at sammenligne luftfartsselskabernes resultater,

2) at styrke beskyttelsen af flypassagerernes rettigheder: på dette område er det nødvendigt at revidere bestemte klausuler i betragtning af Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler(1); endvidere bør der ske en undersøgelse af spørgsmålene om overdragelse af billetter, bekræftelse af reservationer, prisændring efter reservationen og om eventuel godtgørelse og f.eks. godtgørelse af billetten i tilfælde af forsinkelse,

3) at forbedre den service, der ydes, navnlig på følgende punkter:

a) ved i tilfælde af forsinkelser f.eks. at undersøge anden rejsemulighed ad den hurtigste rute samt et minimum af hjælp til passagererne

b) for at tage hensyn til handicappede og andre personer, som behøver særlig hjælp

c) i forbindelse med bortkommet, forsinket eller beskadiget bagage,

4) og endelig at lette behandlingen af tvister: det er på dette område af afgørende betydning, at luftfartsselskaberne, lufthavnene, rejsebureauerne og rejsearrangørerne gør det lettere at indgive klager, og at klagerne behandles inden for en nærmere fastsat frist; endvidere er det nødvendigt, at der indføres mekanismer til bilæggelse af tvister, navnlig på grundlag af Rådets resolution af 25. maj 2000 om et fællesskabsdækkende netværk af nationale organer med ansvar for udenretslig bilæggelse af tvister på forbrugerområdet(2);

TILSKYNDER parterne stærkt til at tage og gennemføre frivillige initiativer på de områder, Rådet har peget på i det foregående. Disse initiativerne bør udformes så præcist, at de gør det muligt virkelig at forbedre situationen for flypassagererne, og at der kan føres tilsyn med deres gennemførelse. Formålet med disse initiativer skal være større effektivitet; de bør derfor iværksættes hurtigt og senest i maj 2001 med henblik på Den Europæiske Unions og CEAC's dialogmøde om dette emne, og Kommissionen bør regelmæssigt udarbejde rapporter om de fremskridt, der gøres med deres iværksættelse,

UNDERSTREGER, at det, hvis det foretrukne frivillige samarbejde mislykkes, kunne være hensigtsmæssigt at overveje lovgivningsforslag på dette område,

NOTERER SIG Kommissionens planer om at forelægge lovgivningsforslag. På nuværende tidspunkt finder Rådet henset til de holdninger, de berørte parter tidligere har givet udtryk for, at det vigtigste må være arbejdet med aftalen om luftbefordring med henblik på fastsættelse af minimumskrav hertil samt offentliggørelsen af regelmæssige rapporter henvendt til forbrugerne, og opfordrer Kommissionen til at fortsætte sine konsultationer,◁

FINDER ligesom Kommissionen, at det er nødvendigt at styrke passagerernes nuværende stilling i tilfælde af afvisning af ombordstigning,

PÅLÆGGER De Faste Repræsentanters Komité snarest at gennemgå Kommissionens forslag til ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker(3) og godkendelse af Montreal-konventionen (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air), og

BEKRÆFTER, at det agter at tage dette spørgsmål op til fornyet drøftelse på en kommende samling."

GALILEO

Rådet havde en orienterende drøftelse af en række grundlæggende valgmuligheder, hvilket skulle give Kommissionen mulighed for at afslutte definitionsfasen af Galileo-projektet og forelægge en samlet rapport for Rådet på samlingen i december, så det kan træffe afgørelse om, hvad der videre skal ske med projektet.

Under debatten blev nedenstående elementer især fremhævet:

- for at være effektiv skal Galileo kunne tilbyde samme tjenestekvalitet i hele Europa; det skal kunne imødekomme behovene for dækning af de nordlige breddegrader på et integritetsgrundlag. Det skal derfor omfatte tilstrækkeligt mange satellitter i mellemlavt kredsløb (MEO);

- der er behov for en plan for forbindelsen mellem Galileo og EGNOS-programmet (European Geostationary Navigation Overlay Service), bl.a. under hensyn til den civile luftfarts behov frem til 2015;

- projektet skal tilrettelægges på grundlag af en struktur, der overholder ensartede forvaltnings- og finansieringsprincipper; alle medlemsstater skal deltage ligeligt. Der skal desuden være garanti for medlemsstaternes politiske kontrol og gennemsigtighed i forvaltningen.

- tjenesternes kvalitet og garantien for deres kontinuitet, navnlig for så vidt angår personsikkerhed, vil være afgørende for interesse for Galileo og for dets succes. Uanset hvilken konfiguration der i sidste instans vælges, skal tjenesterne være forenelige med luftfartens nuværende radionavigationssystemer;

- for så vidt angår finansieringen, og navnlig cost-benefitundersøgelser og inddragelse af den private sektor - emner der blev drøftet under frokosten - forventer Rådet, at Kommissionen fremlægger præciseringer og en fuldstændig evaluering, så det kan træffe de nødvendige afgørelser på samlingen i december;

- Galileos strategiske karakter, dets økonomiske interesse samt de krav, der inden for en højteknologisektor som satellitnavigation via et projekt under civil kontrol er knyttet til Den Europæiske Unions autonomi, blev stærkt fremhævet.

LANDTRANSPORT

- SAMLET STRATEGI FOR ERHVERVSCHAUFFØRER INDEN FOR VEJTRANSPORTSEKTOREN

Rådet havde en orienterende debat om den samlede strategi for erhvervschauffører inden for vejtransportsektoren. Debatten tog sit udgangspunkt i Kommissionens meddelelse med titlen "Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet", som blev forelagt Rådet (transport) den 26. juni 2000.

For at strukturere debatten havde formandskabet anmodet ministrene om at besvare følgende spørgsmål:

{{SPA}} er det hensigtsmæssigt at vedtage et særdirektiv om tilrettelæggelse af arbejdstid for mobile arbejdstagere, der er omfattet af forordning nr. 3820/85, således at man kan få en klar og præcis definition af arbejdstid? Er det hensigtsmæssigt, at selvstændige chauffører indtil videre udelukkes fra direktivets anvendelsesområde, idet denne udelukkelse tages op på ny to år efter tekstens ikrafttræden på baggrund af en vurdering foretaget af Kommissionen af de praktiske konsekvenser?

{{SPA}} er det nødvendigt at ændre forordning nr. 3820/85 for at bringe den i overensstemmelse med den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer, for at forenkle og præcisere forordningens tekst for at undgå forskellige fortolkninger og for at tage listen over undtagelser op til fornyet overvejelse?

{{SPA}} er det hensigtsmæssigt at vedtage en fællesskabstekst, der gør det muligt effektivt at bekæmpe beskæftigelse af chauffører fra tredjelande på ulovlige vilkår ved at indføre et dokument, der godtgør, at deres beskæftigelsesvilkår er i overensstemmelse med reglerne?

{{SPA}} er der en positiv holdning til et fællesskabsinitiativ, der gør det muligt at indføre obligatorisk grunduddannelse og videreuddannelse for erhvervschauffører for at forbedre deres kvalifikationer og således opnå en bedre kvalitet og en større sikkerhed på transportområdet?

{{SPA}} er det nødvendigt at forbedre effektiviteten af kontrollen ved øget kontrol og indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes praksis, f.eks. med hensyn til tilbageholdelse af køretøjet, når fællesskabsreglerne ikke overholdes?

Det fremgik af debatten, at medlemsstaterne var enige om følgende spørgsmål:

{{SPA}} bekæmpelse af beskæftigelse på ulovlige vilkår, obligatorisk grunduddannelse for erhvervschauffører og det hensigtsmæssige i at indføre videreuddannelse samt forbedring af effektiviteten af kontrollen og tilnærmelse af medlemsstaternes praksis indbyrdes.

Der blev endvidere fastslået, at der var enighed om behovet for at forenkle og præcisere forordning nr. 3820/85, så der opnås en ensartet fortolkning af teksten, og for at tage de i forordningen fastsatte undtagelser op til fornyet overvejelse.

Kommissionen oplyste, at den vil forelægge forslag vedrørende alle ovennævnte punkter.

Delegationerne havde dog forskellige opfattelser med hensyn til særdirektivet om tilrettelæggelse af arbejdstiden for erhvervschauffører samt med hensyn til revisionen af køre- og hviletid, jf. forordning (EØF) nr. 3820/85. Der var dog et bredt ønske om at få en klar og præcis definition af arbejdstiden.

Med hensyn til problemet med, hvorvidt selvstændige chauffører skal udelukkes fra eller medtages i særdirektivet, blev der fra flere sider tilkendegivet vilje til at finde en udvej ud af det nuværende dødvande. Den af Kommissionen foreslåede løsning, dvs. en midlertidig udelukkelse, rejser problemer, men fortjener dog at blive uddybet yderligere.

Det blev afslutningsvis noteret, at De Faste Repræsentanternes Komité vil fortsætte arbejdet med særdirektivet og hurtigst muligt indlede gennemgangen af de forslag, Kommissionen vil forelægge med henblik på Rådets kommende samling i december 2000.

Det skal bemærkes, at flere delegationer under debatten insisterede på, at der i enhver eventuel helhedsløsning i denne sag bør tages behørigt hensyn til, at der bør foretages en vis harmonisering af forbuddene mod lastvognskørsel.

- FORDELING AF TILLADELSER TIL LASTVOGNSKØRSEL I SCHWEIZ

Som følge af det ændrede forordningsforslag, som Kommissionen forelagde i marts 2000, behandlede Rådet spørgsmålet om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz. Efter at Rådet havde fastslået, at det ikke kunne nå til enighed, opfordrede det De Faste Repræsentanternes Komité til på baggrund af dets drøftelse at fortsætte arbejdet, navnlig vedrørende metodologi og statistiske beregninger, hvi lket skulle gøre det muligt for Rådet at nå frem til en tilfredsstillende enighed i denne sag inden udgangen af november.

Der erindres om, at en af de syv sektoraftaler mellem Fællesskabet og Schweiz, som er ved at blive ratificeret, vedrører gods- og passagertransport ad jernbane og landevej. Ifølge aftalen får Fællesskabets transportvirksomheder i en overgangsperiode en række tilladelser, som gør det muligt for dem at benytte køretøjer på over 28 tons på schweizisk område.

EVENTUELT

- Krav vedrørende offentlig trafikbetjening og statsstøtte

Rådet noterede sig Loyola DE PALACIOs forelæggelse af to forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje og om støtte til samordning af transport ad jernbane, vej og indre vandveje.

Formålet med det første forslag er at modernisere den nu 30 år gamle lovgivning om offentlig støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, der blev indført ved forordning nr. 1107/70. Et af formålene med forslaget er at klarlægge de gældende regler og undtagelser for offentlig støtte til landtransport sektoren.

I det andet forslag, hvormed der tages hensyn til, at de europæiske markeder i stadig højere grad åbnes for konkurrence, fastlægges rammen for en "kontrolleret konkurrence" med krav om, at kontrakter vedrørende offentlig trafikbetjening indgås for højst fem år, hvis staten indrømmer enerettigheder eller finansielle godtgørelser for den pågældende offentlige trafikbetjening.

Der var enighed om på Rådets kommende samling i december at afholde en orienterende debat om kravene vedrørende offentlig trafikbetjening.

- Afgangs- og ankomsttidspunkter

I fortsættelse af et indlæg fra Loyola DE PALACIO opfordrede Rådet medlemsstaterne til skriftligt at meddele Kommissionen deres bidrag, så der kan udarbejdes et sammenhængende oplæg vedrørende tildeling af afgang- og ankomsttidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

- Overflyvning af sibirisk territorium

Rådet noterede sig Kommissionens oplysninger om kontakterne og den seneste udvikling i forbindelse med problemet vedrørende overflyvning af sibirisk territorium.

Det opfordrede Kommissionen til at fortsætte sine bestræbelser på at løse problemet og holde det underrettet om udviklingen i sagen.

- Oprettelse af et fælles europæisk luftrum

Rådet noterede sig Kommissionens situationsrapport om det arbejde med oprettelse af et fælles europæisk luftrum, der er i gang i gruppen på højt plan under forsæde af Loyola DE PALACIO.

Footnotes:

(1) EFT L 95 af 21.4.1993, s. 29

(2) EFT C 155 af 6.6.2000, s. 1

(3) EFT L 185 af 17.10.1997, s. 1