

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
**Alm. del - bilag 713 (offentligt)**

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806



Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
N.1

18. marts 1999

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg fredag den 26. marts 1999 fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet (trafikministre) den 29. marts 1999.

TRAFIKMINISTERIET

J.nr. 121-17

3. Kontor

18. marts 1999

AM

Rådsmøde (Transport) den 29. marts 1999

Aktuelt notat

1. Jernbanepakken, Kom(98) 480, side 2.
2. Kombineret transport, Kom(98) 414, side 4.
3. Forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører, en del af Kom(98) 662, side 11.
4. Beretning fra Kommissionen om anvendelse af busser og turistbusser på indtil 15 meters længde, Kom(97) 499, side 23.
5. Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse vedrørende forhandlingerne om en konvention angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (revision af Warszawa-systemet), Sek (98) 380, side 28.
6. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 681/EF af 10. december 1997 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flodhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III, Kom (97) 681, side 30.
7. Meddelelse fra Kommissionen om en europæisk strategi for navigationssatellitssystemer - Galileo, Kom (99) 54, side 31.

## Dagsordenspunkt 1

**Jernbanepakken**

*(Revideret notat i forhold til det fremsendte aktuelle notat forud for rådsmødet den 30. november - 1. december 1999).*

**Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering, kom (98) 480.**

Der henvises til grundnotater af 12. november 1998 fremsendt til Europaudvalget den 18. november 1998.

For så vidt angår forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner bemærker Kommissionen bl.a. følgende angående proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet:

“EF har allerede lovgivet om jernbanevirksomheders uafhængighed i forvaltningsmæssig henseende, adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed samt ret til adgang til jernbaneinfrastruktur.”

Kommissionen mener dog ikke, at reglerne er “tilstrækkeligt vidtrækkende til at opfylde målsætningerne for direktiv 91/440/EØF, eller der er nødvendigt at tydeliggøre dem for at gøre dem effektive. Der er derfor behov for yderligere EF-lovgivning for at nå de opstillede mål og undgå forskelligartede nationale foranstaltninger.”

For så vidt angår forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder omtaler Kommissionen ikke proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet.

For så vidt angår forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering bemærker Kommissionen bl.a. følgende angående proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet:

"I betragtning af jernbaneindustriens karakter af net og det faktum, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at sondre mellem national og international trafik, er det nødvendigt at fastlægge en fælles ramme, der dækker alle former for jernbanetjenester. Et forslag, der kun omfattede international trafik, ville skabe unødvendige og utilsigtede fordrejninger på markedet. En afgiftsordning, der opererer med forskellige tekster for henholdsvis national og international trafik, ville være diskriminerende og måske umulig at opretholde, især i det tilfælde, hvor et tog f.eks. kan bestå af internationale vogne, der indgår som del af et rent indenlandsk tog på et enkelt afsnit af strækningen. Det samme gælder tildelingen af kapacitet; her skal national og international trafik benytte de samme spor og indpasses i togplanen. Det er derfor vigtigt, at processer og tider er tilstrækkeligt harmoniseret til, at alle tjenester med legitim ret til infrastrukturen også kan udøve denne ret på et ikke-diskriminerende grundlag. Det forudsætter lovgivning på EF-plan."

Forslagene har tidligere været nævnt til udvalgets orientering den 27. november 1999.

## Dagsordenspunkt 2

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

*(Revideret notat i forhold til det fremsendte aktuelle notat forud for rådsmødet den 30. november - 1. december 1999).*

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

Direktivforslagene er fremsat den 10. juli 1998 under henvisning til Traktatens artikel 75 (kommende artikel 71) og artikel 84, stk. 2 (kommende artikel 80) for så vidt angår ændringen direktiv 92/106/EØF og artikel 75 (kommende artikel 71) for så vidt angår ændringen af direktiv 96/53/EF. Begge forslagene vedtages efter artikel 189 C. Forslaget er modtaget i Rådet den 14. juli 1998. Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse den 12. februar 1999.

Direktivforslagene har til formål at fremme brugen af kombineret transport som alternativ til den stadig voksende landevejstransport. De eksisterende regler til fordel for kombineret transports ydeevne og konkurrencestilling har ikke tilstrækkelig virkning og bør forbedres, så de tilskynder til brug af andre transportformer, som er sikrere, mere miljøvenlige, mere energieffektive, og som skaber færre trafikproblemer, d.v.s. jernbane, indre vandveje og søtransport.

Forslagene indebærer endvidere en harmonisering af afgiftsnedsættelser og ophævelse af weekendrestriktioner, som medfører at konkurrenceforholdene for kombineret transport bliver bedre og mere ens indenfor Fællesskabet.

#### **a. Forslag til ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF**

Efter forslaget

- sker der en udvidelse af direktivets anvendelsesområde (artikel 1) til at gælde alle former for kombineret transport, det vil sige ikke blot kombinationer af landevejs- og jernbanetransport, men også kombinationer med transport ad indre vandveje eller i kystnære farvande. Forslaget omfatter endvidere ikke kun "kombineret transport" mellem medlemsstaterne men også godstransport *i en medlemsstat*. Det er dog en forudsætning, at hvert enkelt vejafsnit ikke udgør over 20 pct. af det samlede kilometerantal, som under transporten tilbagelægges ved hjælp af en eller flere af de øvrige transportformer og at der ved søtransport eller transport ad indre vandveje kan foretages en tilsvarende transport ad landevejen.
- er transport af gods til og fra tredjelande omfattet af direktivet, såfremt transporten opfylder samme betingelser som anden kombineret transport. Derimod er visse former for oversøisk transport og færgefart over kortere afstande ikke omfattet af direktivet, da disse former for transport ikke træder i stedet for landevejstransport.
- forpligtes medlemsstaterne til at refundere eller nedsætte afgifterne for landevejskøretøjer (vægtafgift og vejbenyttelsesafgift), der benyttes til alle former for kombineret transport. Nedsættelsen eller refusionen af vægtafgifter skal udgøre mindst 18 ECU og for vejbenyttelsesafgifter skal nedsættelsen svare til afgiftens daglige sats for hver deltagelse i en kombineret transport. Disse nedsættelser eller refusioner gælder hver gang en kombineret transportterminal benyttes.
- undtages godstransportkøretøjer, der deltager i kombineret transport efter direktivet, fra kørselsrestriktioner i weekender, om natten, på helligdage og i perioder med stærk luftforurening. Ved kørsel med kombineret transport i tilfælde, hvor almindelig godskørsel er forbudt, gælder der dog særlige bestemmelser for at mindske miljøbelastningen, såvel i form af støj som ved luftforurening.

På baggrund af de hidtidige drøftelser har formandsskabet udarbejdet et revideret forslag til ændring af direktiv 92/106/EØF.

Efter dette forslag

- er forudsætningen om, at hvert enkelt vejafsnit ikke må udgøre over 20 pct. af det samlede kilometerantal samt at søtransport eller transport ad indre vandveje skal kunne ske tilsvarende ved en transport ad landevej *udgået og erstattet med følgende:*

vejafsnittene i transporten, opgjort enkeltvis skal gå **enten**, for så vidt angår det første afsnit, mellem det punkt hvor varen pålæsses og den nærmeste hensigtsmæssige jernbanepålæsningsterminal, og for så vidt angår det sidste afsnit, mellem den nærmeste hensigtsmæssige jernbaneafslæsningsterminal og det punkt hvor varen aflæsses; **eller** være inden for en radius på ikke over 150 kilometer i fugleflugt fra den flod- eller søhavn, hvor lastning eller losning finder sted. (Ved "nærmeste hensigtsmæssige" forstås, at der ud fra et teknisk, praktisk og kommercielt synspunkt er et passende udbud af jernbanetransport og transport fra en jernbaneterminal).

- er færgefart på under 150 kilometer og oversøiske transportafsnit ikke omfattet af definitionen; ved indenlandsk kombineret transport kan medlemslandene dog også lade færgefart under 150 kilometer være omfattet.
- kan medlemsstaterne refundere eller nedsætte afgifter til køretøjer, der indgår i en kombineret transport men nu med et *fast beløb* efter medlemsstaternes *eget valg*. Beløbet kan dog ikke overstige det beløb, der normalt opkræves for de køretøjer m.v., der deltager i den kombinerede transport. De beløb, der oprindeligt var specificeret i Kommissionens forslag, med mindst 18 ECU pr. transport for vægtafgiften og vejbenyttelsesafgift svarende til dagssatsen pr. udført kombineret transport, er udgået. Til gengæld er *afgiftsrefusionen gjort frivillig* for medlemsstaterne (ny artikel 6, stk. 4).
- gives medlemsstaterne mulighed for som alternativ til afgiftsreduktioner at yde tilskud til kombineret transport med respekt af fællesskabsreglerne inden for samme økonomiske ramme som en mulig afgiftsreduktion.

## **b. Forslag til ændring af Rådets direktiv 96/53/EF**

Efter forslaget

- ændres den samlede tilladte totalvægt for landevejstransport, der indgår i kombineret transport i alle medlemsstaterne til 44 tons. Medlemsstaterne kan i så fald forlange tre-akslede motorkøretøjer for at forhindre vejskader.
- tillades 42 tons totalvægt ved benyttelse af to-akslede trækenheder.

For begge direktivforslag gælder det, at de nødvendige love og administrative bestemmelser til gennemførelsen af direktivforslaget skal være trådt i kraft inden den 1. juli 2000.

### **2. Gældende dansk ret**

De danske regler om vægtafgift og vejbenyttelsesafgift findes i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 207 af 3. april 1998 samt lov nr. 956 af 22. november 1994 om afgift af vejbenyttelse med senere ændringer.

De danske regler om vægt og dimensioner for køretøjer i national trafik findes i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.

### **3. Høring**

Følgende organisationer er blevet hørt over det oprindelige forslag:

NOAH Trafik, Amdsrådsforeningen i Danmark, Danske Vognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Dansk Speditørforening, Turistvognmændenes Landsforening, Transportrådet, Erhvervenes Transportudvalg, SID, Forbrugerrådet, Landsorganisationen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danske privatbaners fællesrepræsentation, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, DSB,



Københavns Havn, Aalborg Havn, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Danske Havne, Århus Havn og HK Service.

Forbrugerrådet er generelt positive over for forslagene, men lægger vægt på, at de enkelte medlemslande fortsat skal have mulighed for nationalt, regionalt og lokalt at kunne stille strengere krav af hensyn til det lokale miljø f. eks. hvad angår weekend-restriktioner.

Erhvervenes Transportudvalg er ligeledes positiv over for forslagene, men fremhæver nødvendigheden af udviklingen af "Freight Freeways", liberalisering af jernbanerne og aftaler på tværs af grænserne for at styrke vilkårene for den kombinerede transport.

Endvidere lægger ETU vægt på, at de fordele, som forslaget indebærer for kombineret transport inden for fællesskabet også skal omfatte den nationale kombinerede transport med lastbiler med en godkendt totalvægt på 48 tons.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd og Vognmandsfaget Arbejdsgiverforening (nu DTL) støtter direktivforslagene under forudsætning af, at alle får lige adgang til infrastruktur samt lige muligheder og betingelser for at deltage som operatører i de kombinerede transportkæder.

Endvidere lægger vognmandsorganisationerne vægt på, at de rent nationale kombinerede transport, som er omfattet af direktivforslagene, fortsat kan benytte den nationale maksimumsgrænse for totalvægt på lastbiler, selvom denne er højere end de foreslåede 44 tons samt at de får samme afgiftsbegunstigelser og undtagelser fra driftsrestriktioner som i direktivforslagene.

Generelt finder organisationerne, at forslagsteksterne på flere punkter er så uklare, at det kan være svært at gennemskue de konkrete forslag.

For så vidt angår det reviderede forslag, hvor en afgiftsreduktionsordning er gjort frivillig for medlemsstaterne, har organisationerne anført, at det vil føre til konkur-

renceforvridning mellem vognmænd inden for Fællesskabet, hvis nogle lande vælger at indføre en ordning med afgiftsreduktioner og andre ikke.

NOAH-Trafik er enig i, at den kombinerede transport bør fremmes som alternativ til den stadig voksende landevejstrafik. På den måde mindskes miljøbelastningen fra landevejstrafikken. De finder dog ikke, at forslagene er tilstrækkelige til at nå en effektiv begrænsning af belastningen af miljøet fra disse køretøjer.

NOAH er derfor fremkommet med forskellige oplæg til, hvad der kan gøres for at forbedre miljøet omkring godstransport ad landevej, som f.eks. udbygning af godskorridorer, lempelse af havneafgiften, sænkelse af vægtgrænserne m.m.

NOAH kan således ikke støtte en lempelse af afgifterne på køretøjerne og heller ikke en forhøjelse af den internationale vægtgrænse til 44 tons totalvægt. Herudover finder NOAH, at en ophævelse af weekendrestriktionerne vil medføre øget støj fra landevejstrafikken.

#### **4. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Såfremt Danmark vælger at indføre de afgiftslempelser, som kan indføres efter direktivforslagene vil disse medføre en ændring af de eksisterende afgiftslove om henholdsvis vægtafgift af motorkøretøjer og afgift af vejbenyttelse.

Forslagene indebærer desuden en ændring af reglerne om højst tilladte totalvægt for international trafik.

#### **5. Statsfinansielle konsekvenser**

En vedtagelse af forslaget vedrørende fremme af kombineret transport (92/106/EØF) vil medføre et provenutab for de nævnte afgifter, hvis størrelse ikke nærmere kan vurderes på det foreliggende grundlag, såfremt Danmark vælger at indføre afgiftslempelser eller yde tilskud.

Forslaget om ændring af den tilladte totalvægt (96/53/EF) skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

## **6. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Der foreligger ikke en nærmere analyse af forslagene der dokumenterer eller sandsynliggør samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster.

## **7. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at kombineret transport er en kæde, som i mange tilfælde går igennem flere lande. Hvis en given rute ikke omfattes af de samme bestemmelser for kombineret transport i alle stater, forringes transportens kvalitet. Nationale foranstaltninger er ikke effektive alene. Den mest effektive løsning er ifølge Kommissionen at indføre de foreslåede foranstaltninger for den kombinerede transports vejafsnit inden for rammerne af Rådets direktiv 92/106/EØF og for den tilladte totalvægt ved hjælp af en ændring af Rådets direktiv 96/53/EF.

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

Sagen blev nævnt i Folketingets Europaudvalg på mødet den 27. november 1998 med henblik på forhandlingsoplæg.

## Dagsordenspunkt 3

**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)*

**1. Baggrund og indhold.**

Forslaget fremsættes under henvisning til Traktatens artikel 118A (kommende art. 138) i relation til beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed samt artikel 75 (kommende art. 71) i relation til forbedring af færdselssikkerheden og arbejdstid for selvstændige chauffører.

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

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

Herudover skal direktivforslaget bl.a. ses i lyset af, at forhandlingerne mellem de europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer, der blev påbegyndt på EU-niveau i november 1997, om en tillempelse af det generelle arbejdstidsdirektiv til også at omfatte vejtransportsektoren, brød sammen i september 1998.

Kommissionen har nu fremlagt sine egne forslag med henblik på indførelse af specifikke arbejdstidsbestemmelser for transportsektoren.

Disse forslag består af en samlet pakke, der dels består af en ændring af det eksisterende arbejdstidsdirektiv (93/104) til også at omfatte alle ikke-mobile ansatte i transportsektoren samt mobile ansatte i jernbanesektoren, dels af forslag til særregler for de mobile ansatte i vejtransportsektoren og søtransportsektoren.

For så vidt angår vejtransportsektoren foreslås således, at ikke-mobile ansatte omfattes af det generelle arbejdstidsdirektiv, og at reglerne heri om 4 ugers årlig ferie, helbredskontrol for natarbejdere, tilstrækkelig hvile samt maksimal årlig arbejdstid tillige skal gælde for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren. For selvstændige vognmænd, der selv udfører kørsel, gælder, at de foreslås omfattet af de regler, der fastlægges i særdirektivet, men ikke vil være omfattet af de forhold, der reguleres i det generelle direktiv.

Direktivforslaget på vejtransportområdet omfatter således alle mobile arbejdstagere, der udfører vejtransport for egen eller fremmed regning, herunder chauffører, der udfører firmakørsel med lastbil, buskørsel og taxikørsel.

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

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

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

chauffører og chauffører, der fører lastbiler under 3,5 tons, kommer ind under nærværende forslags bestemmelser om pauser og hviletid.

Kommissionen har i dette forslag indarbejdet de elementer, som arbejdsmarkedets parter var enige om. På de områder, hvor der ikke var enighed, navnlig vedrørende undtagelserne, har Kommissionen søgt at udarbejde et kompromis.

Forslaget har følgende indhold:

- Artikel 1 fastsætter direktivets formål og anvendelsesområde.
- I artikel 2 defineres arbejdstid, idet der skelnes mellem arbejdstid for selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere, rådighedstjeneste, rådighedsvagt, mobile arbejdstagere, hvileperiode, uge, natperiode, natarbejde og natarbejdere.
- I artikel 3 fastsættes der en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 48 timer med en referenceperiode på 4 måneder, idet den højeste ugentlige arbejdstid fastsættes til 60 timer. Herudover forpligtes arbejdstagere til at oplyse arbejdsgiveren om arbejde udført for en anden arbejdsgivers regning.
- Artikel 4 omfatter arbejdstagerens ret til pauser, således at der på arbejde fra 6 til 9 timer foreskrives en obligatorisk pause på 30 minutter (der kan opdeles i 2 pauser på 15 minutter), og 45 minutter, såfremt den samlede arbejdstid er på mere end 9 timer.
- I artikel 5 sikres arbejdstagerens ret til hviletid inspireret af reglerne herom i det generelle arbejdstidsdirektiv.
- I artikel 6 fastsættes den maksimale udstrækning af natarbejde - i alt 8 timer pr. døgn, der dog kan forlænges til 10 timer, forudsat at den gennemsnitlige daglige arbejdstid i en 2 måneders periode ikke overstiger 8 timer. Herudover fastsættes det, at arbejdstagere skal ydes kompensation for natarbejde efter nationale regler.

- I artikel 7 er fastsat en række undtagelsesbestemmelser til de foregående bestemmelser. Der kan således under nærmere fastsatte betingelser gøres undtagelse fra artikel 3 om den maksimale ugentlige arbejdstid, fra artikel 5 om hviletid og fra artikel 6 om natarbejde. Det fastsættes herudover, at de i artikel 4 nævnte pauser kan opdeles i perioder på under 15 minutter for rutekørsel med passagerer på en distance på under 50 km.
- I artikel 8 er der fastsat krav om, at arbejdsgiver skal informere arbejdstagere om den gældende lovgivning på området. Herudover er arbejdsgiveren pligtig til at registrere arbejdstiden for mobile arbejdstagere, der arbejder over 48 timer om ugen og for natarbejdere, der arbejder over 8 timer om dagen, herunder at disse oplysninger skal opbevares i 2 år.
- I artikel 9 er fastsat, at medlemslandene ved lovgivning eller ved kollektiv overenskomst kan fastsætte gunstigere bestemmelser med henblik på beskyttelse af de mobile arbejdstagere og selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed.
- Artikel 10 foreskriver, at medlemslandene skal fastsætte de nødvendige effektive sanktioner til overholdelse af de nationale bestemmelser, der fastsættes som følge af direktivet, herunder at Kommissionen skal orienteres om disse bestemmelser.
- Endelig indeholder artikel 11 en overgangsbestemmelse på 2 år for direktivets gennemførelse, samt bestemmelse om at medlemsstaterne hvert andet år skal aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet samt med angivelse af arbejdsmarkedets synspunkter.

## **2. Gældende dansk ret.**

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

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

### 3. Høring.

Følgende organisationer har haft bemærkninger til forslaget:

Specialarbejderforbundet i Danmark, SID, hilser Kommissionens forslag velkomment, idet det dog anføres, at forbundet ville have foretrukket, at regelsættet for mobile arbejdstagere var samlet i ét regelsæt og ikke som foreslået i både arbejdstidsdirektivet 93/104 og i nærværende direktivforslag.

For så vidt angår artikel 2, stk. 2, om rådighedstjeneste og rådighedsvagt finder SID, at formuleringerne kan give anledning til fortolkningsproblemer, hvorfor teksten grundlæggende bør ændres.

Det er endvidere forbundets opfattelse, at i det omfang lønmodtagerne ikke kan overnatte hjemme, vil der principielt altid være tale om arbejdstid, når der er tale om rådighedstjeneste.

Problemet med rådighedsforpligtelser opstår alene ved længerevarende transport af den art, der er skitseret i bemærkningerne til direktivet, og i disse tilfælde anerkender forbundet, at der kan være tale om en vis form for rådighedsforpligtelse, som ikke skal medregnes i arbejdstiden.

Det skal imidlertid understreges, at der er tale om længerevarende perioder, hvorfor der skal angives en tidsmæssig minimal varighed, for friholdelse af sådanne rådighedsperioder fra arbejdstidsopgørelsen.

Forbundet finder, at undtagelsesbestemmelserne i artikel 7 er for vidtgående og generelle, og at der som udgangspunkt ikke er behov for disse.



Det udelukkes dog ikke at der i visse lande kan være specifikke behov for undtagelser, men at disse lande så bør redegøre for problemerne, så undtagelsesbestemmelserne kan rettes, således de tager sigte på at løse konkrete problemer.

Forbundet finder endvidere undtagelsesbestemmelsen i artikel 7, stk. 3, uacceptabel og foreslår, at den udgår, 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.

For så vidt angår artikel 8 finder 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 lønoplysningssedler, der måtte blive udarbejdet til de pågældende.

Det betyder, at den enkelte lønmodtager ikke alene får et formelt retskrav på en maksimal ugentlig arbejdstid, men også at dette retskrav er kontrollerbart.

Forbundet kan støtte en implementeringsperiode på maksimalt 2 år.

Dansk Transport og Logistik, DTL, udtrykker stor betænkelighed navnlig over for den begrænsning af fleksibiliteten, som vil resultere af en vedtagelse af forslaget, og har anført følgende:

Der bør indføres en generel begrænsning af arbejdstiden inden for transportbranchen, og DTL accepterer derfor en stor del af indholdet i det foreslåede direktiv.

Der bør via anden EU-lovgivning indføres begrænsninger i de selvkørende vognmænds arbejdstid, således at konkurrencen i branchen fortsat kan gennemføres på lige vilkår.

De i direktivet foreslåede meget restriktive begrænsninger i natarbejdet vil medføre en flytning af transporter fra nat til dag, hvilket vil forøge tendensen til kaos på vejnettet.

Den væsentlige begrænsning af fleksibiliteten, som det nye direktiv indeholder, vil højst sandsynligt føre til, at det totale antal lastbiler på det europæiske vejnet bliver forøget.

Reguleringen af arbejdsforholdene bør hvile på den danske aftalemødel.

DTL anfører, at en stor del af de bekymringer, som er udtrykt fra arbejdsgiverside, drejer sig om den begrænsning af fleksibiliteten, som vil blive resultatet af direktivet.

Landevejstransporten er kendetegnet ved, at den typiske arbejdsplads netop ikke er stationær, men derimod flytter sig. Samtidig er landevejstransportens arbejdspladser påvirket af utallige udefra kommende faktorer, som kan forlænge og i det hele taget ændre den planlagte dag. I forhold til den øvrige industri er landevejstransporten således den industrigren, som har aller mest behov for fleksible arbejdstidsregler, og det forekommer derfor DTL uforståeligt, at netop denne del af industrien skal underlægges de suverænt mindst fleksible arbejdstidsregler.

Eksportvognmænd med udgangspunkt i de nordiske lande er kendetegnet ved transporter over lange afstande. Årsagen hertil skal søges i de nordiske landes placering i EU's randområde. Eksportkørsler fra de nordiske lande til de centrale EU-lande er langvarige, og køres der i øvrigt til de sydeuropæiske lande, er der tale om endog meget langvarige transporter. Disse transporter vil blive meget hårdt ramt af de begrænsninger, som er indeholdt i det foreslåede direktiv. Derudover vil også lokale transporter i de nordiske lande blive hårdt ramt af de foreslåede arbejdstidsbegrænsninger. Disse transporter er kendetegnet ved de relativt lange strækninger samt specielle klimatiske og topografiske forhold.

Den effektive landevejstransport er et middel, som fremmer og vedligeholder den moderne, effektive og rationelle industriudvikling. De nordiske lande er kendetegnet ved - og landene er afhængige af - at industrien består af relativt små virksomheder, som ikke er centraliseret men ligger spredt. Samtidig er der allerede gennemført en nødvendig modernisering, specialisering samt effektivisering af denne

industri. DTL frygter, at de nye arbejdstidsregler og den meget begrænsede fleksibilitet, som er indbygget heri, vil få en væsentlig negativ indflydelse på den fremtidige industriudvikling. En sådan negativ indflydelse vil reducere EU's konkurrenceevne i forhold til USA og Japan. Hertil skal bemærkes, at logistikomkostningerne indenfor EU i forvejen ligger 20 % over niveauet i USA.

Grundlaget for EU er blandt andet grundsætningen om den frie konkurrence og varenes fri bevægelighed. Indholdet af de foreslåede arbejdstidsregler for landevejstransporten synes at stride imod denne grundsætning, idet konsekvenserne af disse regler mest sandsynligt bliver en begrænsning af landevejstransportens bevægelighed i Europa og dermed en begrænsning af den konkurrence, som skal have frie betingelser for at skabe den rigtige pris.

Vejnettet i det centrale Europa er allerede i dag stærkt overbelastet. Kun en udbredt anvendelse af natlige transportere forhindrer det fuldstændige trafikale sammenbrud. De i direktivet foreslåede meget restriktive begrænsninger i natarbejdet vil efter DLT's opfattelse medføre en flytning fra nat til dag, hvilket vil forøge tendensen til kaos på vejnettet og resultere i mere forurening og flere ulykker. Danmarks placering som randstat i EU stiller i forvejen transportørerne dårligere i sammenhængen mellem de sydlige - og centralt placerede lande.

Det er DLT's opfattelse, at regler for arbejdstid på vejtransportområdet bør medføre lige konkurrencevilkår for alle typer vognmænd for at opnå fair konkurrence og en sund udvikling af strukturen i denne industri. Lige konkurrence kan ikke sikres via selvkørernes omfattelse af direktivet. Alene kontrolproblematikken omkring selvkørendes arbejdstid taler imod at lade selvkørende være omfattet af direktivet.

DTL opfordrer til, at der arbejdes for et direktiv, hvor landevejstransportområdet som et minimum bliver omfattet af samme muligheder for afvigelser som dem, der er stillet til rådighed for den øvrige industri, dvs. artikel 17 og 18 i det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104. Derved sikres en sådan grad af fleksibilitet, at erhvervet vil kunne leve med arbejdstidsreglerne. (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).

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, AHTS, har tilkendegivet, at Kommissionen burde have taget udgangspunkt i det generelle arbejdstidsdirektiv 104/93 og have tilpasset dette til landevejstransportområdet, samt at der i høj grad bør åbnes op for nationale tilpasninger.

Herudover tilkendegives det, at der ved de forhold, der bør kunne fraviges ved aftale, bør tages hensyn til, at Danmark i forhold til transporterens destination er et yderområde, og derfor vil have behov for afvigelser på områder, hvor de central-europæiske lande næppe har de samme behov

Spørgsmålet om natarbejde, ugentlig arbejdstid, udjævningsperioder for den ugentlige arbejdstid og ikke mindst den maksimale ugentlige arbejdstid bør efter AHTS opfattelse gøres så fleksible, at det danske transporterhverv ikke stilles i urimelig konkurrencevilkår i forhold til andre. Herudover er det af AHTS anført, at fleksibiliteten i arbejdstidstilrettelæggelsen må opretholdes, ligesom der skal tages hensyn til spredningen af trafikken over døgnet for at undgå de følger, der vil være for chaufføren af et overbelastet vejnet.

AHTS finder 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.

Erhvervenes Transportudvalg er af den grundlæggende opfattelse, at direktivforslagets område i hovedsagen er overenskomststof, og af den grund ikke bør være omfattet af lovgivning. Det findes endvidere ikke relevant at henvise til sikkerheden for vejtransport, da disse regler i forvejen er dækket af reglerne om køre- og hviletid, der dækker alle køretøjer over 3,5 tons. Et nyt regelsæt vil kun øge kompleksiteten.

ETU finder det endvidere svært at finde rationale for at inkludere selvkørende vognmænd, ligesom det administrative arbejde, de selvkørende vognmænd har, ikke er medtaget i direktivet.

Dansk Taxiforbund finder det især betænkeligt, at direktivet, ud over mobile arbejdstagere, også kommer til at gælde for selvstændige, kørende vognmænd. Bestemmelserne i direktivet vil i høj grad mindske den fleksibilitet, som en selvstændig taxivognmand har brug for, for at han kan drive en servicevirksomhed. Dette skyldes, at en taxivognmand i de fleste tilfælde selv kører sin vogn og hertil supplerer kørslen med en eller to chauffører, ofte ansat som afløsere. Muligheden for fleksible driftsmæssige løsninger bliver i høj grad elimineret, såfremt de selvstændige, kørende vognmænd bliver omfattet af direktivets bestemmelser.

Endvidere finder Dansk Taxi Forbund definitionen af natarbejde og natarbejdere uforenelig med de praktiske forhold i taxibranchens efterspørgselsmønster.

Forbundet mener, at undtagelsesbestemmelsen i art. 7, stk. 3, hvor man tillader en opdeling af pauser i perioder på under 15 min., ligeledes bør gælde for taxikørsel.

Endelig anføres, 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.

Det Danske Handelskammer finder, at direktivforslaget primært er et overenskomstområde, der således ikke burde være omfattet af lovgivningen. Der findes i øjeblikket et kompliceret regelsæt om køre- og hviletid, som primært har til formål at regulere sikkerheden ved vejtransport. Introduktionen af et nyt regelsæt til forbedring af vejsikkerheden vil alene øge kompleksiteten på området.

Forbrugerrådet kan tilslutte sig tiltag, der fastsætter minimumsregler for arbejdstiden med henblik på en forbedret vejsikkerhed.

Rådet finder dog, at en gennemsnitlig arbejdsuge på maksimalt 48 tider inden for en 4 måneders periode, jf. artikel 3, kan indebære en risiko for, at maksimumsgrænsen på 60 timer/uge kan opretholdes over en længere periode, hvorfor det foreslås, at en kortere referenceperiode overvejes.

Landsorganisationen i Danmark, LO, henviser til høringssvar afgivet af LO's medlemsforbund, herunder SID.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.**

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

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

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

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

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser m.v.**

Direktivforslaget antages at have følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser:

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

Direktivforslaget antages at have følgende negative samfundsøkonomiske konsekvenser:

- Øget merarbejde for transportvirksomheder, som følge af at skulle sikre den interne og eksterne overholdelse af arbejdstiden, herunder ved en omstrukturering af tilrettelæggelse af arbejdstid.
- En mulig øget belastning af vejnettet i dagtimerne som følge af bestemmelserne om natarbejde - og derved flere ulykker.

## **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at arbejdstidsbestemmelser varierer medlemsstaterne imellem både hvad angår form og omfang. Et sammenhængende sæt af bestemmelser, som svarer til minimumskravene i direktiv 93/104/EF under hensyntagen til vejtransportaktiviteternes særlige forhold kan kun fastsættes på EF-niveau. Det er mere effektivt at gennemføre sådanne foranstaltninger som en del af en EF-pakke end at søge en stykvis løsning via medlemsstaterne.

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

Sagen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenpunkt 4

### Beretning fra Kommissionen om anvendelse af busser og turistbusser på indtil 15 meters længde, Kom(97) 499.

*(Nyt notat)*

#### 1. Baggrund og indhold

Kommissionen har fremsendt beretningen den 27. maj 1998 under henvisning til direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet.

I direktiv 96/53/EF undlod man på fællesskabsplan at fastsætte en største tilladt dimension for personkøretøjer, idet der var uenighed blandt medlemsstaterne om, hvorvidt den harmoniserede største længde skulle være 12 m eller 15 m.

Kommissionens beretning har til hensigt at gennemgå hele området busser og turistbusser på indtil 15 meters længde, bl.a. på baggrund af oplysninger stillet til rådighed af medlemsstaternes nationale myndigheder, af fabrikanter og af driftselskaber for busser og turistbusser.

En "bus" er et personkøretøj, som er indsat på ruter hovedsagelig bestående af korte distancer med hyppige standsninger, medens en turistbus anvendes til længere, særlig hurtige eller turistprægede rejser.

Visse medlemsstaters forøgelse af den største tilladte længde til 15 m har medført omlægninger i bus- og rutebilssektoren, hvor mange producenter har revideret deres produktsortiment tilsvarende.



Der findes nu en hel række køretøjer mellem 12 m og 15 m, dobbeltdækkerturistbusser, intercitybusser, enkeltdækkerturistbusser med højt gulv, enkeltdækkerbybusser og dobbeltdækkerbybusser.

Kommissionen anfører, at fordelene ved at anvende busser på 15 m i forhold til busser på 12 m f.eks. er, at de kan medtage flere passagerer eller har en forbedret komfort (f.eks. større hældning af sæder). I forhold til ledbusser har busser på 15 m omtrent samme omkostninger pr. passagerplads, men har en langt lavere anskaffelsespris. I forhold til 12 m busser er 15 m busser også mere økonomisk attraktive. Betragtningerne holder dog kun stik, hvis køretøjet er fyldt op.

Ifølge beretningen vil sikkerheden ved 15 m busser være bedst, hvis der er tale om fire aksler, idet de har et bedre vejgreb og bedre stabilitets- og bremseegenskaber. Risikoen for en dækekspllosion på den forreste (styrende) aksel er også elimineret. Risikoen for uheld som følge af menneskelige fejl vil være mindre, idet transport af det samme antal passagerer i to 15 m turistbusser i forhold til i tre 12 m busser, vil gøre risikoen en tredjedel mindre. Omvendt vil et større antal passagerer i en 15 m bus betyde et større antal tilskadekomne.

Alle 15 m busser og turistbusser skal opfylde EU's lovgivning om udledning af forurenende luftarter og støj og vil derfor ikke være mere forurenende eller støjende end bestående køretøjer. Brændstofforbruget pr. passager for en 15 m bus er omkring 10 % lavere end for et 12 m køretøj - med deraf følgende mindskelse af de frembragte emissioner (forudsætter fuld belægning).

Herudover er der visse infrastrukturmæssige hensyn (manøvreduktighed). Af forsøg fremgår det, at driftsegenskaberne af 15 m busser er så forskellige fra 12 m og 18 m bussers, at man ikke uden videre kan regne med at anvende den bestående infrastruktur uden tilpasning. Graden af tilpasning er dog afhængig af hvilken type bus, der anvendes (bybus, turistbus).

I EU's lovgivning er der i øjeblikket ikke forskellige grænser for den største tilladte længde af henholdsvis gods- og personkøretøjer - med 18 m grænsen for ledbusser

og ledtursturister som eneste undtagelse. Hvis man ændrer direktiv 96/53, så busser indtil 15 m tillades, vil det efter Kommissionens opfattelse være nærliggende også at tillade lastbiler på indtil 15 m. Der findes dog i dag kun få lastbiler der er 12 m. Efter Kommissionens opfattelse kan det dog ikke udelukkes, at lastbiler på 15 m vil være et attraktivt alternativ for nogle vognmænd.

Ifølge beretningen vil der være følgende valgmuligheder for anvendelsen af 15 m busser og turistbusser:

- Status quo - d.v.s. personkøretøjer indtil 12 m er garanteret fri trafik i EU, mens de enkelte medlemslande har mulighed for at tillade længere køretøjer.
- Fastsættelse af største længde på 12 m for alle køretøjer i hele EU.
- En harmoniseret grænse på 15 m for busser - dog med afvigende krav til venderadius.
- En harmoniseret grænse på 15 m for busser uden yderligere krav.
- Fastsættelse af en differentieret vægtgrænse - afhængigt af antal aksler. F.eks. toakslede på maksimalt 12 m, treakslede på maksimalt 13, 5 og fireakslede på maksimalt 15 m.
- En harmoniseret grænse på 15 m for international trafik - sideløbende med afvigende nationale regler.

Det bemærkes, at Kommissionens beretning *ikke* omtaler, at i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997 om masse og dimensioner for visse motorkøretøjsklasser og påhængskøretøjer dertil og om ændring af direktiv 70/156/EØF, bilag I, pkt. 7.6.2., må ingen del af et fast køretøj (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> og N) bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,8 m, når køretøjet bevæger sig fremad til en af siderne i en cirkel med radius på 12,5 m, hvis køretøjet skal kunne typegodkendes.

15 m busser kan ikke opfylde dette krav.

En særlig undtagelsesbestemmelse hjemler imidlertid, at en medlemsstat, uanset at ovennævnte krav ikke er opfyldt, godkender et sådant køretøj.

Detaljerne vedrørende undtagelsen skal medtages i typegodkendelsen. De øvrige medlemsstater kan afvise at udstede national typegodkendelse for et sådant køretøj, nægte eller forbyde salg, registrering, ibrugtagning eller benyttelse, når undtagelsen i øvrigt er i strid med nationale krav i den pågældende medlemsstat.

## **2. Gældende dansk ret**

Danmark har gennemført bestemmelserne i direktiv 96/53/EF i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 567 af 24. juni 1992 (med senere ændringer) om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. Busser på indtil 13,7 m tillades i Danmark.

I Danmark har spørgsmålet om tilladelse af 15 m busser været rejst flere gange. Færdselsstyrelsen har i den anledning foretaget en færdselssikkerhedsmæssig vurdering.

Af denne fremgår bl.a., at der som konsekvens af krav om blokeringsfrie bremsere ikke fandtes at være betydende forskel på 15 m busser og 18 m ledbusser på stabiliteten under bremsning. Endvidere fandtes 2 parametre særligt væsentlige at vurdere. Det var dels spørgsmålet om, hvor meget plads en 15 m bus optager, når den drejer (vendecirkel), dels hvor meget bussens bagende svinger ind over eksempelvis fortov ved udkørsel fra et stoppested.

15 m busserne skal for at opfylde kravet til vendecirkel, være styrende på begge bagaksler. En 13,7 m bus kan derimod opfylde kravene uden at bagakslerne er styrende, og som derfor ikke giver den samme ulempe, som 15 m bussen mht. bagendeudsving.

Som følge af den trafiksikkerhedsmæssige forskel på 13,7 m og 15 m busser, blev det tilladt at køre i Danmark med 13,7 m busser, på betingelse af at de opfyldte kravet til vendecirkel og samme krav til bagendeudsving, som gælder for ledbusser. Ved anvendelse af sådanne busser til lokal eller regional rutekørsel kræves desuden forudgående tilladelser fra vejbestyrelsen.

### **3. Høring**

Færdselsstyrelsen har ikke sendt beretningen i høring, idet beretningen blot indeholder en gennemgang af området omkring busser og turistbusser på indtil 15 meters længde.

Busvognmandserhvervet har tidligere tilkendegivet, at man på basis af økonomiske overvejelser ønsker 15 meter busser tilladt.

Kommunernes Landsforenings sekretariat har udtrykt betænkelighed ved tilladelse af 15 meter busser, dels p.g.a. større uheldsrisiko for fodgængere og cyklister, dels p.g.a. udgifter til ombygning af vejnettet (buslommer, ændring af kryds m.m.).

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

Beretningen indeholder ikke krav, der skal gennemføres i national ret, og vil derfor ikke på nuværende tidspunkt have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller andre konsekvenser for Danmark.

### **5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen tager i meddelelsen ikke stilling til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

### **6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.



## Dagsordenspunkt 5.

**Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse vedrørende forhandlingerne om en konvention angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (revision af Warszawa-systemet), Sek (98) 380.**

*(Nyt notat).*

Der henvises til grundnotat af 14. maj 1998.

Kommissionens henstilling har til formål at opnå et forhandlingsmandat til deltagelse i den diplomatiske konference om revision af Warszawa-konventionen (Warszawa-systemet), der holdes den 10.-29. maj 1999 i Montreal.

Warszawa-systemet består af en konvention fra 1929 og en række tillægsprotokoller, der indeholder regler om befordringsdokumenter og om befordrerens ansvar over for passagerer og gods inden for luftfart.

Kommissionens forslag til henstilling har været sendt i høring.

Erhvervenes Transportudvalg og Danske Vognmænd havde ingen bemærkninger.

SID bemærkede, at det er SID's opfattelse, at Kommissionens mandat i forhold til repræsentation i internationale fora, herunder ICAO, skal begrænses så stærkt som muligt under hensyntagen til gældende fællesskabskompetence. SID mener derfor ikke, at der skal gives et egentligt forhandlingsmandat til Kommissionen, men at Kommissionen alene kan deltage som koordinerende organ i forhold til de enkelte medlemsstaters repræsentation i de pågældende organer.

Behandlingen af sagen i Rådets transportgruppe har resulteret i et udkast til et sæt Rådskonklusioner, vedrørende Fællesskabets og medlemsstaternes position under konferencen.

I hovedtræk indebærer konklusionsudkastet:

At medlemsstaterne og Fællesskabet skal forsøge at indarbejde forordningens basisprincipper i den fremtidige konvention, idet reglerne for personskader - i lyset af forordning 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker - berører områder, som falder under Fællesskabets kompetence, og

at det skal tilstræbes, at den nye konvention indeholder regler, der er i harmoni med Fællesskabets regler.

Videre fremgår det, at Kommissionen vil udtale sig på Fællesskabets vegne på de områder, hvor der er Fællesskabskompetence, og at medlemsstaterne og Kommissionen i øvrigt skal indgå i et tæt samarbejde på nogle nærmere beskrevne områder.

Kommissionen tager i henstillingen ikke stilling til proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet.

## Dagsordenspunkt 6

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 681/EF af 10. december 1997 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flodhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III. Kom (97) 681.**

*(Nyt notat).*

Der henvises til grundnotat af 29. maj 1998 fremsendt til udvalget den 4. juni 1998.

**Nærheds- og proportionalitetsprincippet.**

Det fremgår af Kommissionens forslag til beslutning, at det i traktaten (art. 129 C) er overladt Fællesskabet at fastlægge retningslinier for udviklingen af TEN. Retningslinierne er formelt stilet til medlemsstaterne, som i kontakt med Kommissionen samordner den politik vedrørende udviklingen af TEN, der føres på nationalt plan.

Det indebærer derfor en vis grad af udvælgelse af TEN-forbindelsepunkterne på fællesskabsniveau, så de nationale net kan gøres mere sammenhængende og indbyrdes samordnede. Den konkrete gennemførelse af transportinfrastrukturprojekter påhviler fortsat medlemsstaterne, lokale og regionale planlægningsmyndigheder og i visse tilfælde den private sektor.



## Dagsordenspunkt 7

**Meddelelse fra Kommissionen om en europæisk strategi for navigations-satellitsystemer - Galileo, Kom (99) 54.**

*(Nyt notat).*

Der henvises til grundnotat oversendt til udvalget den 17. marts 1999.

