

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1402)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

BilagJournalnummer	Kontor	
1 400.C.2-0	EU-sekr.	26. juli 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets statusnotat vedrørende væsentlige, aktuelle EU-forslag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det franske formandskab i 2. halvdel af 2000.

#### Trafikministeriet

DatoJ.nr.Løbenr.

#### Notat

::: 26. juli  
2000120-  
37TM0164

**Statusnotat vedrørende væsentlige, aktuelle EU-forslag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det franske formandskab i 2. halvdel af 2000.**

## Indledning

I programmet for det franske formandskab i 2. halvdel af 2000 anføres, at mens man på transportområdet hidtil har udviklet politikken for hver enkelt transportform for sig, er tiden nu kommet til at søge at tilvejebringe et hensigtsmæssigt samspil mellem transportformerne med henblik på at opnå en større økonomisk og social effektivitet samt sikre en bæredygtig udvikling.

På denne baggrund vil man navnlig prioritere følgende områder:

- social harmonisering og sikkerhed på vejtransportområdet
- videre udvikling af EU's fælles jernbanepolitik

- videreudvikling af de transeuropæiske transportnet, herunder etablering af et europæisk satellitnavigationssystem, Galileo

I det følgende redegøres der for de væsentligste aktuelle sager, som må forventes at blive behandlet under det franske formandskab.

## Tværgående emner

### Galileo

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 (KOM(1999)54).

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.

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

For så vidt angår spørgsmålet om systemets arkitektur (satellitkonstellation) oplystes i statusrapporten, at man p.t. holder 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).

Som fordele ved udviklingen af et europæisk satellitnavigationssystem anføres bl.a. strategisk vigtighed for den europæiske region, den kommercielle dimension, socio-økonomiske konsekvenser og 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 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.

På grundlag af statusrapporten blev der på transportministerrådsmødet den 26. juni 2000 vedtaget et sæt rådskonklusioner, hvori Rådet angiver nogle retningslinjer for den resterende del af definitionsfasen.

Som væsentlige udenstående spørgsmål nævnes spørgsmålet om satellitkonstellation, sikkerhedsspørgsmål, juridiske og organisatoriske aspekter i en eventuel driftsfase og finansieringen. Endvidere opfordredes 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.

Det franske formandskab, der prioriterer sagen højt, har oplyst, at man har til hensigt at drøfte ovenstående spørgsmål på transportministerrådsmødet den 2. oktober 2000 med henblik på, at der kan træffes en beslutning på transportministerrådsmødet i december 2000 om, hvorvidt man skal gå videre med projektet i en udviklings- og testfase.

### Sommertid

Det gældende direktiv om sommertid (direktiv 97/44/EF) omfatter alene perioden 1998 - 2001. Kommissionen har derfor i juni 2000 fremsat et forslag til et nyt direktiv om sommertid (KOM(2000)302).

Forslaget indebærer en uændret videreførelse af sommertidsordningen (sommertid fra sidste søndag i marts til sidste søndag i oktober), men indeholder i modsætning til tidligere sommertidsdirektiver ikke en afgrænset periode, idet sommertidsordningen foreslås at gælde fra 2002 og fremefter.

Forslaget forventes sat på transportministerrådsmødets dagsorden under det franske formandskab.

## Vejtransport

### **Social harmonisering**

Kommissionen fremlagde den 21. juni 2000 en meddelelse med titlen 'Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet'. Meddelelsen indeholder en række forslag, som tilsammen udgør elementerne i en "pakke", som har til hensigt at højne kvaliteten inden for vejtransportsektoren samtidig med at der tages hensyn til arbejdsforholdene for de beskæftigede inden for sektoren.

Meddelelsen indeholder forslag om tiltag på følgende områder:

#### a) Tilrettelæggelsen af arbejdstiden for chauffører

Kommissionen fremsatte i november 1998 et forslag til rådsdirektiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (KOM(98)662).

Forhandlingerne om dette forslag er imidlertid blokeret, idet navnlig spørgsmålet om, hvorvidt selvstændige skal være omfattet af direktivet, skiller medlemslandene. I lyset heraf præsenterer Kommissionen en ide om at lade selvstændige udgå af forslaget til særdirektiv på vejtransportområdet, idet selvstændige så alene vil være omfattet af EU-bestemmelserne om køre- og hviletid.

#### b) Særlige forhold vedrørende beskæftigelse af chauffører

Det kan konstateres, at et stigende antal chauffører, navnlig fra tredjelande, beskæftiges illegalt af vognmandsvirksomheder i EU til kørsler inden for EU på vilkår, der ikke lever op til EU-standarderne for løn, arbejdstid m.v.

Det foreslås derfor, at der indføres et chauffør-certificat, som en chauffør, der udfører kørsler for en vognmandsvirksomhed på grundlag af en fællesskabstilladelse, skal være i besiddelse af. Certifikatet, som udstedes til den pågældende vognmandsvirksomhed, skal dokumentere, at chaufførens ansættelsesforhold er i overensstemmelse med gældende regler om løn og andre sociale forhold i relation til ansættelsen.

#### c) Kontrol på vejtransportområdet

Effektiviteten af såvel fællesskabsregler som nationale regler afhænger af, at de anvendes efter hensigten. For at opnå dette er det dels nødvendigt, at reglerne accepteres i sektoren, dels at der er de fornødne kontrol- og sanktionsprocedurer i medlemsstaterne.

Indførelsen af den elektroniske takograf (fartskriver) med udgangen af 2002 vil bidrage til at forbedre kontrolprocedurerne på køre- og hviletidsområdet ved at sikre de registrerede data og ved at muliggøre et stort antal kontroller på kort tid.

Kommissionen forventes inden udgangen af 2000 at fremlægge en meddelelse, der har til formål at bidrage til at forbedre effektiviteten og konsekvensen af de kontrolaktiviteter, der udføres af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Dette kan f.eks. ske gennem systematisk udveksling af oplysninger, koordination af kontrolaktiviteter, regelmæssige konsultationer mellem medlemsstaterne og uddannelse af kontrolpersonale.

Endelig planlægges en stramning af EU-bestemmelserne vedrørende stikprøvekontroller i relation til overholdelsen af fællesskabsreglerne om køre- og hviletid. Formålet er at øge antallet af stikprøvekontroller til mere end 1 % af antallet af arbejdsdage, som medlemsstaterne efter det gældende direktiv 88/599/EF er forpligtede til at foretage.

#### d) Uddannelse

Kommissionen er i færd med at udarbejde et forslag til et direktiv om en obligatorisk uddannelse for nye erhvervschauffører samt en regelmæssig videreuddannelse for alle erhvervschauffører. En sådan uddannelse kan f.eks. omfatte færdselssikkerhedsmæssige emner, energirigtig kørsel, helbredsmæssige forhold samt transport- og arbejdsmarkedslovgivning.

Det franske formandskab har tilkendegivet, at man sigter på vedtagelse af et sæt rådskonklusioner om meddelelsen på transportministerrådsmødet den 2. oktober 2000 og på vedtagelse af fælles holdning til en række af de heri nævnte forslag på transportministerrådsmødet den 20.-21. december 2000.

## **Kørekort**

Det forventes, at Kommissionen vil fremlægge et forslag om revision af direktivet om kørekort i løbet af det franske formandskab.

Forslaget forventes at omfatte bl.a. overgangsordninger med hensyn til synskrav, harmonisering af regler vedrørende gyldighed og frekvens af helbredsundersøgelser. Derudover kan også harmoniseret regulering af motorcykelkategorierne og de tunge kategorier (lastbiler og busser) komme til at indgå.

## **Luffart**

### **Oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa (EASA)**

**Den 18 juni 1998 vedtog Rådet (transport) en bemyndigelse til Kommissionen vedrørende indledning af 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 på det seneste 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. Oprettelse af et EU-agentur vil i givet fald forudsætte, at Kommissionen fremsætter et forslag herom.

På transportministerrådsmødet den 26. juni 2000 fandt der en principiell drøftelse af sagen sted, herunder af spørgsmålet om forskellige organisatoriske modeller.

Det franske formandskab har tilkendegivet, at man vil bestræbe sig på at bidrage til, at myndigheden for luftfartssikkerhed i Europa (EASA) hurtigt bliver funktionsdygtig.

### **Skabelse af et fælles europæisk luftrum**

**Kommissionen fremlagde i december 1999 en meddelelse vedrørende skabelse af et fælles europæisk luftrum, som tager sigte på at mindske lufttrafikforsinkelser og ophobning af trafik i Europa.**

Kommissionen henviser i meddelelsen til det europæiske samarbejde gennem EUROCONTROL, som er den europæiske organisation for luftfartssikkerhed og samarbejde, som også står for trafikplanlægningen vedrørende den europæiske luftfart.

Kommissionen foreslår, at der på kort sigt, gennem EUROCONTROL, tilvejebringes en koordinationsstruktur, der involverer alle interesserede parter. EUROCONTROL opfordres desuden til at etablere alternative luftruter, der skal kunne tages i brug i tilfælde af krisesituationer - det være sig af teknisk eller politisk karakter.

EUROCONTROL opfordres desuden til at udvikle nødplaner med henblik på at klare krisesituationer forårsaget af uforudsigelige begivenheder som f.eks. vejr, strejke eller de problemer som Kosovo-krisen medførte for lufttrafikken.

Herudover anfører Kommissionen, at den vil foreslå et system for offentliggørelse af præcisionsindikationer for at holde offentligheden informeret om udviklingen på området.

På længere sigt skal der ifølge Kommissionen mere fundamentale ændringer til med henblik på at opnå en forbedret styring af lufttrafikken i Europa.

Kommissionen har den opfattelse, at dannelsen af ét fælles europæisk luftrum ikke kun kan ske gennem anvendelse af fælles tekniske og operationelle løsninger. Fælles styring af luftrummet er nødvendig for at kunne varetage alle dets brugerinteresser.

Kommissionen foreslår således en reorganisering af den europæiske luftrumsstruktur, da luftrummet er et fælles aktiv, der skal styres i fællesskab som et sammenhængende hele, uden hensyn til grænser med henblik på at tilfredsstille dets brugere både civilt og militært og at optimere lufttrafikstyringen. En central organisation skal være ansvarlig for styringen af det europæiske luftrum på både strategisk og taktisk niveau.

I forbindelse med anvendelse af fælles vedtagne regler foreslås det, under henvisning til EUROCONTROL's begrænsede muligheder for at sikre at reglerne implementeres, at der udvikles og etableres et regeludarbejdelsessystem, der på den ene side er underlagt demokratisk kontrol og er transparent og på den anden side skal være bindende for de kontraherende parter i EUROCONTROL.

Videre foreslås der oprettet en fond med henblik på at kunne finansiere fælles relevante projekter.

Kommissionen konkluderer i meddelelsen, at trængslen i luftrummet gør det nødvendigt, at der på kort sigt træffes andre end tekniske forholdsregler, med henblik på at forhindre at situationen forværres.

På sigt er strukturelle reformer nødvendige for at kunne skabe ét europæisk luftrum, der er underlagt en fælles integreret styring. Udvikling af nye koncepter og procedurer for lufttrafikstyring er i denne forbindelse nødvendige.

I forbindelse med meddelelsens fremlæggelse blev der nedsat en high-levelgruppe med deltagelse af de ansvarlige myndigheder i medlemsstaterne, som skal se nærmere på de ovennævnte spørgsmål. High-levelgruppen vil afgive en rapport i løbet af efteråret.

Det franske formandskab har tilkendegivet, at man ønsker at fremme sagen.

#### Harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

Kommissionen fremsatte i marts 2000 forslag til ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (KOM(2000) 121).

Rådets nugældende forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer udgør det instrument, hvorved harmoniserede tekniske krav indarbejdes i Fællesskabets lovgivning.

Ved ovennævnte rådsforordning indføres i EU's lovgivning de tekniske forskrifter og administrative procedurer (JAR - Joint Aviation Requirements), som er udarbejdet af de fælles luftfartsmyndigheder, JAA (Joint Aviation Authorities) - en sammenslutning af en række europæiske nationale luftfartsmyndigheder, herunder alle EU-medlemslande. Disse JAR's er indført i forordningens bilag. Fortegnelsen suppleres gradvist med henblik på at omfatte alle aspekter inden for luftfartssikkerhed og navnlig design, konstruktion, drift og vedligeholdelse af fly, samt personer og organisationer, der medvirker ved disse opgaver.

Det foreliggende forslag har til formål at gennemføre de harmoniserede tekniske og operative regler for civile luftfartøjer, der anvendes til erhvervmæssig lufttransport, der udføres af ethvert luftfartsforetagende. (JAR-OPS.1).

Dette regelsæt omfatter detaljerede tekniske krav og administrative procedurer for kommerciel transport med fly omfattende bl.a. regler om certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber, om operationelle krav og procedurer, om instrumenter og udstyr, om vedligeholdelse af luftfartøjer og om håndbøger og logbøger m.v.

Det franske formandskab har oplyst, at man vil søge at nå frem til en fælles holdning om forslaget.

#### Hush kits

Rådet (Transport) vedtog den 29. april 1999 en forordning nr. 925/1999 om forbud mod nyregistrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jettflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret fra såkaldt Kapitel 2 til den nyere og mindre støjende Kapitel 3 ICAO-standard. Ombygningen betegnes teknisk som "hush-kitting".

ICAO - "International Civil Aviation Organization" - er en FN-organisation oprettet i 1944 i medfør af den såkaldte Chicago-konvention for international civil luftfart. De enkelte EU-medlemslande, men ikke Fællesskabet, er medlemmer af ICAO.

Hensigten med forordningen er at undgå en forværring af støjsituationen ved europæiske lufthavne. Forud for vedtagelsen havde man fra amerikansk side protesteret over Kommissionsforslaget, idet man bl.a. fandt, at regler om støj m.v. bør vedtages internationalt i ICAO. En følge af den amerikanske protest blev, at det oprindeligt påtænkte ikrafttrædelsestidspunkt blev udskudt fra april 1999 til maj 2000.

USA har i marts måned i år indklaget Danmark og hvert af de øvrige EU-lande for ICAO's Råd for med forordningen at have overtrådt Chicago-konventionen. USA anmoder i sin klage ICAO om bl.a. at fastslå overtrædelsen og beordre medlemsstaterne til med omgående virkning at iværksætte en procedure, hvorefter deres forpligtelser efter forordningen ophæves.

Kommissionen og medlemslandene er enige om, at en fælles stillingtagen til klagen ved ICAO vil være hensigtsmæssigt. På rådsmøde (landbrug) den 17.-18. juli 2000 vedtoges (a-punkt) derfor en beslutning om, at medlemsstaterne skal repræsenteres

af en fælles agent/befuldmægtiget, og at denne skal være generaldirektøren for Kommissionens juridiske tjeneste, som udpeges i sin personlige egenskab og ikke som repræsentant for Kommissionen. Agenten skal regelmæssigt rapportere til Rådet om forløbet af sagen, og formandskabet skal sikre den nødvendige koordination.

## Jernbanetransport

Jernbaneinfrastrukturpakken (udvikling af jernbanerne, udstedelse af licenser, tildeling af infrastrukturkapacitet, opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og sikkerhedscertificering)

Rådet fastlagde sin fælles holdning vedrørende de tre direktivudkast om jernbaner den 28. marts 2000.

Den fælles holdning indebærer i hovedtræk følgende:

- Generelt krav om adskillelse mellem infrastrukturforvalter og operatører vedrørende bl.a. afgiftsopkrævning og kapacitetstildeling - dog ikke hvis der er etableret en kontrolmyndighed
  
- Fastlæggelse af det transeuropæiske jernbanegodstransportnet
  
- Jernbaneselskabernes adgang til nettet skal ske på ikke-diskriminerende basis
  
- Afgiftsopkrævning for benyttelse af infrastrukturen vil principielt være baseret på marginale omkostninger, men med mulighed for opkrævning af højere afgifter samt mulighed for at give rabatter svarende til de faktiske omkostningsbesparelser. Rabatter vil ligeledes kunne benyttes til at fremme brugen af underudnyttede strækninger.

Europa-Parlamentet har i sin andenbehandling af forslagene fastholdt en række af sine tidligere ændringsforslag. En række af disse forslag afviger i ikke ubetydelig grad fra den fælles holdning, og Rådet har derfor på COREPER-niveau tilkendegivet, at man ikke kan støtte alle Parlamentets ændringsforslag. Sagen vil derfor skulle behandles i forligsprocedure under det franske formandskab.

-  
-

Interoperabilitet vedr. konventionelle jernbaner

-

Kommissionen fremlagde i november 1999 en meddelelse vedrørende integrering af konventionelle jernbanesystemer (KOM(1999)617).

Meddelelsen indeholder forslag til en program for integrering af konventionelle jernbaner i medlemslandene. Programmet er et element i en strategi med henblik på at forbedre driftseffektivitet og kundeservicekvalitet hos Fællesskabets jernbaner gennem en bred proces omfattende markedsliberalisering, bedre forhold hvad angår udnyttelse af infrastruktur (afgifter og tildeling af kapacitet), interoperabilitet og teknisk harmonisering.

Målet er at forbedre tilrettelæggelsen af international jernbanekørsel, navnlig godstransport, at fremme de konventionelle jernbaners interoperabilitet og realisere det indre marked for jernbaneudstyr.

Det centrale element i dette program er et forslag til Rådets og Europa-Parlamentets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Direktivforslaget har til formål - i lighed med det tidligere vedtagne højhastighedsdirektiv - at skabe fællesskabsmekanismer med henblik på at udarbejde og vedtage tekniske specifikationer, der muliggør interoperabilitet og giver mulighed for en vurdering af overensstemmelse med disse specifikationer.

Forslagets 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. Dette sker ved, et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne med Kommissionen som formand vedtager og reviderer specifikationer ("TSI'er") for de transeuropæiske jernbanesystems strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer med sigte på at opfylde væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

På transportministerrådsmødet den 26. juni 2000 opnåedes der politisk enighed om Rådets fælles holdning til forslaget. Det franske formandskab har oplyst, at man har til hensigt at fremme den endelige vedtagelse af forslaget.

-

-

### **Postområdet**

Postsektoren reguleres efter direktiv 97/67/EF om fælles regler for udvikling af det indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet.

Efter direktivets artikel 7, stk. 3, er Kommissionen forpligtet til inden udgangen af 1998 at fremsætte forslag til nyt direktiv om posttjenesterne. Artiklen peger på liberalisering af "direct mail" (adresserede reklameforsendelser) og grænseoverskridende post, ligesom yderligere nedsættelse af de gældende pris- og vægtgrænser for monopolet (5 gange basistaksten og 350 gram) direkte nævnes.

Kommissionen har den 30. maj 2000 truffet beslutning om indholdet af et forslag til revision af det gældende direktiv. Direktivforslaget fremsættes officielt, når alle sprogversioner foreligger.

Forslaget indeholder forslag om nedsættelse af monopolgrænsen til 50 gram og to en halv gange basistaksten. Udgående grænseoverskridende post liberaliseres, mens direct mail (adresserede reklameforsendelser) og indgående grænseoverskridende post under vægt - og prisgrænsen fortsat kan være omfattet af eneretten. Desuden indeholder forslaget en række definitioner på særlige tjenester, som ikke kan omfattes af eneretten.

Direktivforslaget harmonerer i sin nuværende skikkelse godt med den hidtidige danske holdning.

Det franske formandskab har foreløbig sat direktivforslaget på dagsordenen til to rådsmøder (Telekommunikation): Den 3. oktober 2000 til en præsentation ved Kommissionen og den 4. december 2000 til drøftelse.