

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 1391 (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
EU-sekr.

14. juni 2001



Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 –
dagsordenspunkt rådsmøde (transport- og telekommunikationsministre –
transportdelen) den 27.-28. juni 2001 – vedlægges Trafikministeriets no-
tat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

Rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 27.-28. juni 2001

Aktuelt notat:

Post, land- og lufttransport

<u>Dagsordenspunkt 1: Forslag til direktiv om yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester. KOM(2000) 319.</u>	2
<u>Dagsordenspunkt 7: (evt.) Hvidbog om den fælles transportpolitik.</u>	5
<u>Dagsordenspunkt 8. Galileo (Europæisk civilt navigationssystem).</u>	6
<u>Dagsordenspunkt 9: (evt.) Et fælles europæisk luftrum. KOM(99) 614.</u>	10
<u>Dagsordenspunkt 10: Luftfart og støj fra flyvemaskiner, særligt i forhold til samlingen i den internationale luftfartsorganisation ICAO.</u>	13
<u>Dagsordenspunkt 11: forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595.</u>	14
<u>Dagsordenspunkt 12: Montreal Konventionen vedrørende forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker. KOM(2000) 340.</u>	18
<u>Dagsordenspunkt 13: Passagerers rettigheder inden for lufttransport. KOM(2000) 365.</u>	22
<u>Dagsordenspunkt 14: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM(2000) 7.</u>	24
<u>Dagsordenspunkt 15. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej, KOM (2001)56.</u>	28
<u>Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler mv. KOM(2000) 815.</u>	33
<u>Dagsordenspunkt 17: (evt.) Vejtransportpakke.</u>	37

Dagsordenspunkt 1: Forslag til direktiv om yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester. KOM(2000) 319.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Det oprindelige direktivforslag - KOM (2000) 319 - blev fremsat den 30. maj 2000.

Det ændrede forslag - KOM (2001) 109 - er fremsat den 23. marts 2001, og indeholder de af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Europa-Kommissionen kan acceptere.

Direktivforslaget fremsættes med henvisning til traktatens Artikel 47, stk. 2, Artikel 55 og Artikel 95. Direktivet skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagning jf. Artikel 251.

Direktivforslaget indeholder forslag til ændring af det gældende direktiv for etablering af det indre marked for fællesskabets posttjenester (97/67/EF af den 15. december 1997) med sigte på yderligere åbning af markedet.

I det gældende direktivs Artikel 7.3 er fastsat en tidsplan for yderligere åbning af Fællesskabets postmarkeder. Kommissionen skulle inden udgangen af 1998 fremsætte forslag om yderligere åbning af markedet navnlig med henblik på nedsættelse af vægt – og prisgrænserne for den tilladte eneret og på adresserede reklameforsendelser ("direct mail") og grænseoverskridende post. Et nyt direktiv skulle vedtages inden udgangen af 1999 og træde i kraft ved udgangen af 2002.

Direktivforslaget indeholder fortsat følgende ændringer i forhold til det gældende postdirektiv:

- Eneretten kan højst omfatte indenlandsk og ankommende international brevpost (herunder direct mail) under 50 gram og under to en halv gange grundtaksten.
- Udgående international brevpost undtages helt fra eneretten.
- "Særlige tjenester", der adskiller sig klart fra standardtjenester, kan ikke omfattes af eneret uanset pris.
- Skærpe af bestemmelser om krydssubsidiering fra eneretsområdet til befordringspligt-tjenester, der udføres i konkurrence.
- Klageprocedurerne udvides til også at omfatte posttjenester, der ikke er omfattet af befordringspligten.
- Der foreslås en ny tidsplan for yderligere markedsåbning således: Kommissionen fremsætter forslag inden udgangen af 2004 til vedtagelse af Europa-Parlamentet og Rådet inden udgangen af 2005 og ikrafttræden inden udgangen af 2006. Det direktiv, som måtte blive resultatet af det foreliggende forslag, ophører med at have gyldighed med udgangen af 2006, hvis der ikke træffes beslutning om et nyt direktiv.

Den befordringspligt for medlemslandene, som er fastsat i det gældende postdirektiv (direktiv 67/97/EF), berøres ikke af direktivforslaget.

Europa-Kommissionen anfører, at den har accepteret de forslag, der:

- understreger Fællesskabets samfundsmæssige opgaver – nærmere bestemt et højt beskæftigelsesniveau og et højt socialt beskyttelsesniveau
- understreger fordele ved øget konkurrenceevne
- understreger, at hver medlemsstat selv fastsætter standarderne og kvalitetsniveauet for befordringspligten.
- styrker de nationale forvaltningsmyndigheders rolle
- udbygger kravene i forbindelse med klageproceduren
- forbedrer udformningen eller placeringen af eksisterende ændringer

Derimod har Kommissionen ikke accepteret forslag, der ændrer ved den foreslåede begrænsning af eneretten eller tidsplanen for næste skridt i markedsåbningen. Endvidere afviser Kommissionen en række ændringsforslag, som efter Kommissionens opfattelse i hovedsagen enten allerede er indeholdt i direktivteksten som ændret ved Kommissionens forslag eller som er reguleret i anden fællesskabslovgivning.

2. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet vedtog sin udtalelse om direktivforslaget efter første behandling under samlingen 11. – 15. december 2000. De væsentligste forslag til ændringer i Kommissionens forslag er:

- Eneretsgrænsen fastsættes ved 150 gram og fire gange grundtaksten.
- Udgående international post inden for disse vægt og prisgrænser kan fortsat omfattes af eneret
- Definitionerne af særlige tjenester, som uanset vægt og pris ikke kan omfattes af eneret, udgår af direktivteksten.
- Tidsplanen ændres, således at Europa-Parlamentet og Rådet *kan* træffe beslutning om yderligere markedsåbning inden udgangen af 2007 på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal foreligge inden udgangen af 2006.

3. Gældende dansk ret

Den danske postsektor reguleres af Lov om postvirksomhed (Lov nr. 89 af 8. februar 1995) med senere ændringer, Lov om Post Danmark (lov nr. 88 af 8. februar 1995) med senere ændringer, Bekendtgørelse om koncession for Post Danmark (Bekendtgørelse nr. 84 af 7. februar 1999) og Bekendtgørelse om Post Danmarks befordringspligt og eneret m. v. (Bekendtgørelse nr. 81 af 7. februar 1999).

4. Høring

Det ændrede direktivforslag er ikke sendt i høring. Kommissionen har ikke med det nye forslag ændret på sigtet med direktivet eller omfanget af markedsåbning.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil få statsfinansielle konsekvenser i den udstrækning, Post Danmarks overskud – og dermed udbyttebetaling til staten - formindskes som følge af tab af markedsandele. Det forventes dog, dels at den øgede konkurrence på brevmarkedet vil lede til større effektivitet i Post Danmark, dels at vækst i pakkemarkedet og i mindre omfang brevmarkedet ("direct mail") vil betyde, at Post Danmark kan fastholde sin omsætning på det nuværende niveau eller endda øge den.

Den danske postlovgivning er således indrettet, at den foreslåede yderligere åbning af markedet vil kunne gennemføres ved ændring af gældende bekendtgørelser efter drøftelse med forligspartierne.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivforslaget må formodes at åbne postmarkedet tilstrækkeligt til, at det er realistisk, at andre operatører end de befordringspligtige virksomheder vil tilbyde brevtjenester uden samtidig at true muligheden for opretholdelse af en landsdækkende befordringspligt. Den således forøgede konkurrence forventes at stimulere en udvikling af pris og kvalitet, som vil være til gavn for kunderne.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Der er fortsat tale om et rammedirektiv, som forpligter medlemsstaterne til mindst at sikre et bestemt niveau for posttjenesterne, og hvor en eventuel eneret for de befordringspligtige virksomheder afgrænses af en maksimal vægt- og prisgrænse. Nærhedsprincippet er således tilgodeset ved et betydeligt spillerum for medlemslandene til at nå de opstillede mål.

8. Tidligere forelæggelser

Sagen har været omtalt i Forskningsministeriets samlenotat af 20. september 2000 fremsendt til Folketingets Europaudvalg forud for Rådsmøde (telekommunikation) den 3. oktober 2000. Sagen blev forelagt for Europaudvalget til orientering den 29. september 2000.

Sagen blev omtalt i Forskningsministeriets samlenotat af 7. december 2000 fremsendt til udvalget forud for rådsmøde (telekommunikation) den 22. december 2000. Sagen blev forelagt for Europaudvalget med henblik på forhandlingsoplæg den 15. december 2000.

Sagen blev forud for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 4. og 5. april 2001 forelagt for Europaudvalget til orientering 30. marts 2001.

Dagsordenspunkt 7: (evt.) Hvidbog om den fælles transportpolitik.

Nyt notat.

Hvidbogen er endnu ikke modtaget, idet den først forventes vedtaget i Kommissionen umiddelbart inden rådsmødet.

Dagsordenspunkt 8. Galileo (Europæisk civilt navigationssystem).

Nyt notat

1. Indledning og baggrund.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 4. april 2001 blev der vedtaget en rådsresolution, der fastlægger en arbejdsplan for resten af 2001 med henblik på, at der kan træffes en endelig beslutning af ministerrådet vedrørende Galileo-projektets fortsættelse i december 2001.

I arbejdsplanen indgår, at der på rådsmødet (transport og telekommunikation) i juni 2001 skal træffes beslutning om en foreløbig definition af de serviceydelser, som Galileo-systemet skal kunne tilbyde. På grundlag heraf skal der iværksættes et indledende offentligt udbud, der giver et perspektiv for alle projektets kommende faser bl.a. med henblik på at muliggøre et langsigtet engagement i projektet fra den private sektor samt fastlægge de kommercielle og offentlige tjenester, som systemet skal tilbyde.

Endvidere forventes det, at Kommissionen på Rådsmødet vil præsentere sit forslag til fremtidig styringsstruktur for Galileo-projektet.

2. Definition af Galileo-systemets service-ydelser

I Kommissionens og ESA's fælles 'High Level Mission Definition'-rapport af 3. april 2001, som beskriver den aktuelle status for definitionen af Galileo-systemet, opregnes følgende mulige serviceydelser:

a) Open Service

Open Service er en positionerings-, navigations- og timingservice, som vil være frit tilgængelig uden betaling. Den retter sig mod massemarkeder og yder positionerings-, navigations- og timing-informationer med rimelig nøjagtighed og integritet. Signalet vil være ukrypteret og signalspecifikationerne offentliggøres. Open service indeholder tillige en præcis timing service (UTC), når den anvendes i forbindelse med modtagere i faste positioner. Denne timing service vil kunne anvendes til netværkssynkronisering eller videnskabelige formål.

Open service vil være i konkurrence med den civile side af det eksisterende amerikanske GPS (Global Positioning System), som stilles gratis til rådighed.

b) Commercial Service

Commercial Service er tænkt til professionel brug (f.eks. fleet management og vejbenyttelsesafgifter) og har som udgangspunkt samme ydelsesniveau som OAS-niveauet i relation til nøjagtighed, integritet og forsyningssikkerhed. Denne service er reserveret i OAS-systemet som særlige datablokke til brug for kommerciel anvendelse, som kan krypteres med henblik på opkrævning af betaling.

Den indeholder en positionsrapporteringservice til brug for bl.a. sporing, alarmering og kommunikation til og fra mobile enheder m.v.

En variant af denne service er en sikkerhedsservice til brug for positionsbestemmelse navnlig på transportområdet. Denne applikation, er navnlig relevant på luftfartsområdet, men vil også kunne anvendes inden for søtransport og jernbanetransport. Kendetegnende for denne variant er en forøget integritet baseret på Galileo-systemets regionale elementer.

Commercial service vil være forbundet med en garanti for ydelsen og en deraf følgende erstatningsmulighed, og der vil skulle betales herfor af brugerne.

c) Safety of Life Service

Safety of Life Service (SAS) er til brug for eftersøgnings- og redningstjenester. Nødstedte personer og køretøjer vil med en sender kunne udsende et nødsignal, der muliggør lokalisering. Tovejskommunikation muliggør bekræftelse over for den nødstedte af, at nødsignalet er modtaget. For denne service er der tale om en forøget integritet og tilgængelighed (99,9 %).

d) Public Regulated Service

Public Regulated Service udbydes på særligt reserverede frekvenser, som sikrer kapaciteten for større kontinuitet i en række services, som vil være under EU-medlemslandenes kontrol:

- offentlig anvendelse med henblik på europæisk eller national sikkerhed som politi, civil beskyttelse, håndhævelse af lovgivning, nødtjenester og andre offentlige aktiviteter
- visse regulerede eller kritiske anvendelser på energi-, transport og telekommunikationsområdet
- økonomiske og industrielle aktiviteter, som vurderes at være af strategisk interesse for Europa

Public Regulated Service kan modstå interferens, jamming eller andre hændelige eller bevidste påvirkninger udefra. Denne service vil være begrænset til EU-medlemsstater og andre deltagende lande, som godkendes af EU's medlemsstater. Medlemsstaterne autoriserer brugerne gennem anvendelse af passende teknikker med henblik på kontrolleret adgang. Kontrollen med distributionen af modtagere varetages af medlemsstaterne.

Til disse fire services kommer en 'augmentation service' til den første generation af GNSS i form af EGNOS-projektet, som det er hensigten at inkorporere i Galileo-projektet. EGNOS kan ved hjælp af regionale faciliteter forbedre anvendelsesmulighederne af de nuværende GNSS-1 systemer (GPS og det russiske GLONASS) gennem forbedret integritet og mere præcise positionsangivelser.

Kommissionen har foreslået inddragelse af EGNOS i tre trin, hvor trin 1 iværksættes allerede i 2003 med etableringen af EGNOS, idet man betragter dette som første fase af Galileo. I trin

2, som vil være perioden 2008-2015, skal EGNOS og Galileo eksistere parallelt, idet navnlig EGNOS' jordsegment vil kunne finde anvendelse også i Galileo-sammenhæng. I trin 3 efter 2015 vil der være tale om et integreret jordsegment, mens rumsegmentet vil være rent Galileo-baseret (MEO-satellitter).

Med henblik på beslutningen vedrørende en foreløbig definition af serviceydelser på rådsmødet (transport- og telekommunikation) den 27.-28. har det svenske formandskab fremlagt et udkast til rådskonklusioner.

I henhold til udkastet støtter Rådet, at det ovennævnte indledende udbud skal baseres på et system, der tillader udviklingen af følgende services:

Navigation services:

- open service
- safety-of-life service
- commercial service
- public regulated service
- GNSS-1 augmentation service

Hertil kommer to *navigationrelaterede services*: 'search and rescue service' og 'navigation related communications service'.

Den endelige fastlæggelse af systemets services besluttet efter planen senest i 2003, bl.a. på grundlag af resultaterne af det indledende udbud.

3. Styringsstruktur

Af rådsresolutionen fra ministerrådsmødet (transport og telekommunikation) den 4. april 2001 fremgår, at der skal sikres en effektiv politisk kontrol fra Fællesskabets og medlemsstaternes side med Galileo og at Rådet i december 2001 skal træffe beslutning om at etablere en enhed, der skal varetage styringen af projektet.

Kommissionen, der tidligere har peget på et EU-agentur som en mulighed for denne styringsenhed, forventes inden rådsmødet (transport og telekommunikation) den 27.-28. juni 2001 at fremlægge et forslag til en styringsstruktur med henblik på Rådets vedtagelse heraf i december 2001.

På grundlag af de hidtidige udmeldinger fra Kommissionen forventes Kommissionen nu at foreslå, at denne styringsenhed etableres i form af et fællesforetagende i henhold til EF-traktatens art. 171.

4. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere af trafikministeren været nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000 og den 30. marts 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen) og den 15. december 2000. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 forud for ECOFIN-mødet den 12. marts 2001.

Dagsordenspunkt 9: (evt.) Et fælles europæisk luftrum. KOM(99) 614.

Genoptryk af aktuelt notat af 23. marts 2001 – ændringer markeret med kursiv.

1. Baggrund og indhold.

På mødet den 17. juni 1999 anmodede Rådet (transport) Kommissionen om at forelægge Rådet en meddelelse om de seneste og løbende foranstaltninger, der tager sigte på at mindske lufttrafikforsinkelser og ophobning af lufttrafik i Europa således, at der kunne ske en vurdering af virkningen af sådanne foranstaltninger samt i givet fald træffes afgørelse om eventuelle nye initiativer.

Denne meddelelse (KOM(99)614) blev præsenteret på rådsmødet den 9.-10. december 1999, hvor Rådet noterede sig Kommissionens bredere strategi med hensyn til strukturelle reformer af lufttrafikreguleringen med henblik på at skabe et fælles europæisk luftrum. Rådet kunne tilslutte sig nedsættelse af en gruppe på højt niveau, med opgave at undersøge de relevante spørgsmål i Kommissionens redegørelse med henblik på at aflægge rapport til Rådet.

I dette arbejde har deltaget samtlige medlemslande, Norge og Schweiz med repræsentanter fra civile og militære luftfartsmyndigheder.

Rapporten fra denne gruppe på højt plan blev afgivet i december 2000.

Det forventes, at Kommissionen vil inkorporere indholdet af rapporten i en meddelelse med en konkretisering af de forslag til tiltag, navnlig med hensyn til de institutionelle aspekter, rapporten lægger op til.

Rapporten indeholder indledningsvis en beskrivelse af situationen i det europæiske luftrum i dag, hvor udviklingen af lufttrafikken giver anledning til en stigning i omfanget af forsinkelser grundet en uhensigtsmæssig struktur og utilstrækkelig kapacitet for den europæiske lufttrafikregulering.

Det påpeges i denne forbindelse, at den europæiske lufttrafikstyring er splittet i små (nationale) enheder, og at dette resulterer i en ineffektiv brug af den til rådighed værende kapacitet, samt at dette er medvirkende til, at systemet ikke kan følge med i den stigende efterspørgsel.

Herudover påpeges, at der er mangel på kvalificerede flyveledere. Derudover fremhæves, at den europæiske organisation for luftfartssikkerhed, EUROCONTROL, som også står for planlægning af den europæiske lufttrafik, ikke råder over en tilstrækkelig effektiv beslutningsproces og gennemførelsesbeføjelser, der er nødvendig for hurtig forbedring af situationen.

Rapporten understreger behovet for, at luftrummet betragtes som en ressource, som skal behandles som ét fælles europæisk luftrum over EU's territorium og qua EUROCONTROLS eksistens som et samlet Pan Europæisk luftrum. Endvidere understreges behovet for, at luftrummet indrettes og reguleres på europæisk niveau med udgangspunkt i trafikregulering i det øvre luftrum og under hensyn til anvendelsen af det nedre luftrum.

Rapporten påpeger, at der er behov for, at der i forbindelse med en forbedring af lufttrafikstyring i Europa skal ske en reform af de institutionelle ramme herfor.

Det skal sikres, at der eksisterer en regulerende myndighed, der skal varetage luftfartssikkerhedsmæssige aspekter, økonomisk regulering for levering af relaterede tjenesteydelser, indretning og design og anvendelse af europæiske luftrum, civil og militær koordination og samarbejde og endelig tekniske og operative aspekter.

Det anføres i rapporten, at disse aspekter falder indenfor fællesskabskompetencen.

Det påpeges i denne forbindelse, at EU's institutioner har etableret de mest velegnede institutionelle instrumenter med henblik på at sikre et effektivt regulerende system.

I denne forbindelse anfører rapporten, at EU råder over en beslutningsproces, der sikrer medlemsstaternes og Europaparlamentets politiske kontrol ved individuelle tiltag og ved fastlæggelse af en generel politik. Under EF-domstolens jurisdiktion sikres den umiddelbare anvendelighed af fælles beslutninger, hvorved der sikres en effektiv gennemførelse af foranstaltningerne på basis af en ensartet fælles forståelse heraf.

EU-systemet sikrer medlemsstaternes deltagelse i konsultations- og beslutningsprocessen, hvilket muliggør, at der tages højde for militære og civile interesser. Rapporten anfører endvidere, at integration af lufttrafikstyringsforhold i en generel fællesskabspolitik, muliggør anvendelse af fællesskabsinstrumenter, herunder særlig i forhold til finansiering, sociale forhold og fællesskabets eksterne relationer.

Herudover peger rapporten på nødvendigheden af, at Fællesskabet snarest optages som selvstændig medlem af EUROCONTROL grundet organisationens faglige ekspertise og på grund af ønsket om, at lufttrafikstyringsforhold skal gennemføres i et så stort antal lande som muligt.

Det antages i denne forbindelse, at EU-medlemskabet af EUROCONTROL vil indebære, at man ad denne vej kan løse en række af de vanskeligheder i forbindelse med den "svage" institutionelle struktur, som EUROCONTROL ifølge rapporten har i forbindelse med beslutningsprocessen, gennemførelse af de af EUROCONTROL vedtagne regler og den sociale dialog med sektoren.

Rapporten indeholder som bilag 2 en tidsplan for en lang række tiltag, der skal ske på henholdsvis kort, mellem og lang sigt med henblik på at skabe de nødvendige forbedringer for udnyttelse af det europæiske luftrum.

Rapporten omtaler muligheden for, at man senere på søjle 2 vil kunne overveje at styrke samarbejdet mellem luftværnene for at sikre en bedre udnyttelse af luftrummet. Der er i den forbindelse i en fodnote en omtale af det danske forsvarsforbehold. Såfremt der senere fremsættes forslag om regulering på søjle 2, må man konkret fra dansk side vurdere, hvorvidt forslaget har indvirkning på forsvarsområdet.

2. Høring.

Følgende organisationer m.v. har været hørt om rapportudkastet:

AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS Danmark A/S, Maersk Air, Muk Air, Premier A/S, SAS Danmark Afdeling AX, Star Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavn A/S, Billund Lufthavn, Dansam.

I den forbindelse har Erhvervenes Transportudvalg understreget behovet for et fælles europæisk luftrum uden nationale grænser som forudsætning for en forøgelse af kapaciteten i luftrummet. Endvidere anføres, at luftfartsselskaber og passagerer årligt påføres store tab på grund af forsinkelser og følgerne heraf. Endelig er det påpeget, at de betydelige beløb, der betales til overflyvningsafgifter, burde anvendes til en modernisering af luftkontrollsystemer.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har udtalt, at man kraftigt kan anbefale, at der tages skridt til en bedre udnyttelse af luftrummet og at rapporten viser vej til en optimal udnyttelse, selv om der er tale om et ambitiøst projekt. I den forbindelse peger sammenslutningen på spørgsmålet om eventuel suverænitetsafgivelse samt på behovet for, at der ikke foretages større investeringer, før arbejdet med delprojekter viser en berettigelse herfor i hvert enkelt tilfælde.

Dansk Flyvelederforening har bl.a. anført, at man har den generelle opfattelse, at det er nødvendigt, at der allerførst skal træffes beslutning om, hvad man vil med fremtidens Air Traffic Management. Det er anført, at før der er lavet en prioritering af forsvars-, miljø-, og trafikpolitiske anliggender kan man ikke gennemføre en målrettet udvikling af det eksisterende Air Traffic Managementsystem.

SAS har foreløbig anført, at man anser rapporten som en værdifuld analyse af den prekære lufttrafiksituation i Europa, og at rapporten påpeger de områder, hvor der skal sættes ind. Der er anført, at den regulerende kompetence bør ligge hos de europæiske institutioner, nemlig Kommissionen, Europaparlamentet og Rådet, og at EUROCONTROL bør fungere som ekspertorgan. SAS har dog anført, at man stiller sig noget kritisk med hensyn til den foreslåede tidsplan, men er tilfreds med, at rapporten lægger op til, at det videre arbejde vil ske med deltagelse af brugerne.

3. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat om meddelelsen, KOM (1999) 614, er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. februar 2000. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 23. juni og 15. december 2000 samt 30. marts 2001. Aktuelt notat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 16. juni og 7. december 2000 samt 23. marts 2001.

Dagsordenspunkt 10: Luftfart og støj fra flyvemaskiner, særligt i forhold til samlingen i den internationale luftfartsorganisation ICAO.

Revideret notat.

I efteråret 2001 afholdes det 33. Assembly i ICAO (International Civil Aviation Organisation). Ved ICAO's Assembly, der finder sted hvert 3. år er over 150 lande repræsenteret.

Det forventes, at der på dagsordenen for dette møde optræder emner, der relaterer sig til den civile luftfart for så vidt angår støj og emissioner.

I den anledning foregår der koordinering af synspunkterne på fællesskabsplan. Til brug herfor vedtog Rådet (transport) den 4. og 5. april 2001 et sæt Rådskonklusioner om miljømæssige spørgsmål i ICAO.

Rådskonklusionerne understreger vigtigheden af, at der i ICAO regi etableres retningslinier, som tillader regioner med presserende støjproblemer, at kunne tage de fornødne politiske skridt for at ramme operationen med de fly, der kun i dag marginalt lever op til den eksisterende standard for støj.

I forarbejdet til ICAO Assembly har den arbejdsgruppe under ICAO, Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), der fremlægger anbefalinger til nye miljømæssige regler og standarder, fremlagt følgende anbefalinger:

- En ny støjcertificeringsstandard, hvor der er enighed om en skærpelse på 10 dB for støj fra nye fly fra 1. januar 2006 og en procedure ved for recertificering af eksisterende fly.
- Inddragelse af operationelle procedurer og arealmæssig planlægning ved lufthavnene for at mindske støjgenerne.

For emissionerne foreligger der ikke færdige anbefalinger fra CAEP (Committee on Aviation Environment Protection), men arbejdet fortsætter frem til ICAO samlingen. Der er enighed om et behov for flere ordninger for at reducere eller begrænse emissionerne fra international luftfart. En mulighed er handel med emissioner på længere sigt samt på kort sigt frivillige ordninger og emissionsrelaterede afgifter.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalget

Aktuelt notat oversendt til Folketingets Europaudvalget den 23. marts 2001.

Dagsordenspunkt 11: forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter art. 251 (fælles beslutningstagen).

På rådsmødet (transport) den 2. oktober 2000 præsenterede Kommissionen sit forslag til forordning om oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa i form af et fællesskabsagentur. Forslaget omfatter tillige forslag til etablering af fælles regler indenfor den civile luftfart, idet det er foreslået, at den eksisterende forordning om teknisk harmonisering (3922/91) skal ophæves.

Et europæisk agentur for luftfartssikkerhed skal erstatte de europæiske luftfartsadministrationers samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA). JAA består af 28 europæiske lande, herunder samtlige EU-medlemsstater, og er baseret på en uformel aftale mellem luftfartsadministrationerne. JAA's opgave er at udarbejde harmoniserede tekniske/operative bestemmelser på luftfartens område.

De bestemmelser, som JAA vedtager, er ikke juridisk bindende, men anvendes dog i vidt omfang af JAA-medlemsstaterne. I Danmark bliver JAA reglerne, de såkaldte JAR's (Joint Aviation Requirements) løbende indarbejdet i Bestemmelser for civil luftfart (BL).

JAA's effektivitet har til tider været udsat for kritik, blandt andet fordi der skal være fuldstændig enighed mellem medlemslandene om de bestemmelser, som JAA udarbejder, hvilket gør proceduren både vanskelig og langsommelig.

I medfør af Rådets forordning 3922/91 skal de bestemmelser, som vedtages af JAA, inkorporeres i bilaget til forordningen, hvorved de bliver gældende EU-ret. Ændringer til eksisterende JAR's inkorporeres gennem komitologiproceduren.

Forordningen foreskriver, at alle EU-medlemsstater skal være medlem af JAA for dermed at sikre harmoniseringen i fællesskabet.

Forordningen har ifølge Kommissionen ikke virket efter hensigten, idet inkorporeringsprocessen har vist sig at være ganske vanskelig, bl.a. i forbindelse med et betydeligt oversættelsesarbejde af de omfattende tekniske regelsæt.

Disse forhold har været medvirkende til, at Kommissionen i december 1996 forelagde Rådet en henstilling, hvorved Kommissionen ønskede bemyndigelse til at indlede forhandlinger om oprettelse af en europæisk organisation baseret på en konvention med ansvar for civil luftfartssikkerhed i Europa. Behandlingen i Rådet medførte, at Rådet i juni 1998 nåede til enighed om indholdet af et forhandlingsmandat, hvorved Kommissionen fik bemyndigelse til at

indlede forhandlinger med en række europæiske lande der ikke er medlem af EU om oprettelse af en sådan organisation.

Sagen har imidlertid ikke kunne bringes væsentlig frem grundet en række institutionelle og konstitutionelle problemstillinger, hvorfor der nu fokuseres på et EU-agentur som løsningsmulighed.

Overordnet indebærer det nu foreliggende udkast til forslag, at agenturet skal bistå Kommissionen med at udarbejde udkast til fælles standarder, udarbejde udtalelser til Kommissionen, assistere Kommissionen med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesforanstaltninger og bidrage med teknisk, videnskabelig og administrativ ekspertise.

Agenturet kan endvidere selv vedtage vejledende tekstmateriale til brug for ensartet anvendelse af forordningen og de regler som udstedes i medfør heraf. Agenturet kan desuden selv udføre tekniske inspektioner m.v., kontrollere reglernes overholdelse og ikke mindst udstede, ændre eller inddrage typegodkendelser. Agenturet kan derudover agere når særlige sikkerhedsmæssige forhold gør dette påkrævet.

Den egentlige vedtagelse af tekniske forskrifter m.v. skal ifølge forslaget ske i overensstemmelse med fællesskabsprocedurerne herom dvs. enten vedtages efter forslag fra Kommissionen af Europa Parlamentet og Rådet eller gennem komitologiproceduren.

Forslaget indebærer, at der i forbindelse med regeludarbejdelse er en række aktører indblandet. Disse er Rådet og Parlamentet, Kommissionen, og medlemsstaterne gennem komitologiproceduren, agenturet og endelig de nationale luftfartsadministrationer.

2. Gældende dansk ret

De af JAA udviklede fælles sikkerhedsmæssige bestemmelser bliver løbende med hjemmel i luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, indarbejdet i Bestemmelserne for Civil Luftfart (BL'er).

I Danmark er JAR-OPS. 1 allerede implementeret i BL 5-50 og gennemførelse af JAR-OPS 1. som forordning medfører ikke behov for lovændring. Derimod vil forordningen medføre behov for ændring af de administrative forskrifter. BL 5-50 skal ophæves for så vidt angår den del, der er omfattet af forordningen, dvs. danske luftfartsselskabers operation af flyvemaskiner, mens BL 5-50 fortsat skal være i kraft for selskaber hjemmehørende på Færøerne og i Grønland.

3. Høring

Følgende organisationer og virksomheder er blevet anmodet om deres eventuelle kommentarer til forslaget: AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Cimber Air A/S, SAS Danmark A/S, Maersk Air, Muk Air, Premiair A/S, SAS Danmark Afdeling AX, Star

Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn og Dansam.

Cimber Air mener, at oprettelsen af et fælles Europæisk luftfartssikkerhedsagentur er mest hensigtsmæssigt for en fælles Europæisk udvikling indenfor luftfart.

Cimber Air er desuden af den opfattelse, at EASA bør have samme ansvar og beføjelser som FAA, og at de nationale luftfartsmyndigheder som en følge deraf reduceres til lokal repræsentation af EASA. Cimber Air mener, at de samlede omkostninger ved udøvelse af luftfartsmyndighed i Europa, og dermed de gebyrer flyselskaberne betaler, ikke må stige, og at udgifter til EASA derfor skal modsvares af besparelser på de nationale budgetter.

SAS støtter fuldt ud tanken om at oprette ét europæiskagentur for luftfartssikkerhed. Agenturets arbejde bør baseres på et stærkt og kompetent EASA, for dermed at sikre den nødvendige smidighed og hurtighed.

SAS er dog også af den opfattelse, at agenturet ikke skal begrænses til flyprodukter (f.eks. typecertificering af nye fly), men mener, at agenturet også bør tage sig af vedligeholdelse, godkendelse af personale og flyveledelse, da disse opgaver er nært sammenhængende med luftfartssikkerheden.

Endeligt påpeger SAS, at EASA bør opbygges med udgangspunkt i medarbejdere og ekspertise i JAA og de nationale luftfartsmyndigheder, for at opretholde den detaljerede og komplekse viden, der er nødvendig i arbejdet med luftfartssikkerhed.

4. Lovgivningsmæssige, samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser

Forslagets vedtagelse kan medføre behov for ændringer i de administrative forskrifter (BL'er).

Forslagets vedtagelse forventes ikke at få samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Forslagets formål er ifølge Kommissionen at etablere et højt, ensartet niveau af fælles bestemmelser på luftfartssikkerhedsområdet, hvorfor det i forslaget er anført, at forslaget er i overensstemmelse med ovennævnte principper. Regeringen er enig heri.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om det tidligere forslag vedrørende oprettelse af en europæisk organisation for civil luftfartssikkerhed blev fremsendt til udvalget den 3. februar 1997.

Sagen har tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg den 7. marts 1997, den 13. juni 1997, den 5. december 1997 og den 16. marts 1998 til orientering og den 12. juni 1998 med henblik på forhandlingsoplæg. Sagen har desuden været nævnt i udvalget den 27. november 1998, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 15. december 2000 samt den 30. marts 2001 til orientering.

Grundnotat om forslag om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur blev fremsendt til udvalget den 7. februar 2001. Supplerende grundnotat blev fremsendt den 1. marts 2001.

Dagsordenspunkt 12: Montreal Konventionen vedrørende forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker. KOM(2000) 340.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning om ændring af forordning 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2. og skal vedtages efter Traktatens artikel 251, fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Formålet med forslaget er at bringe Fællesskabets lovgivning i overensstemmelse med den nye konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, "Montreal-konventionen", som blev underskrevet den 28. maj 1999, og som skal afløse den 70 år gamle Warszawa-konvention. Såvel Danmark som Fællesskabet har underskrevet konventionen.

På Rådsmøde (transport) den 5. april 2001 godkendte Rådet Montreal-konventionen, og Rådet vedtog samtidig et sæt Rådskonklusioner vedrørende ratifikationen af konventionen.

Montreal-konventionen indfører nye rammebestemmelser for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved skader, der opstår under international lufttransport. Den indfører navnlig ubegrænset erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst og højere erstatningsgrænser for bagage og ladning.

Montreal-konventionen omfatter al international lufttransport, mens forordning 2027/97 omfatter al passagertransport, der udføres af europæiske luftfartsselskaber, herunder også indenrigsflyvning i medlemsstaterne. De foreslåede ændringer af forordningen skal sikre ensartede regler for erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage på alle flyvninger, som udføres af europæiske luftfartsselskaber, på internationale ruter, ruter i Fællesskabet og indenrigsruter, både når det gælder ruteflyvning og charterflyvning.

Med vedtagelsen af forordning nr. 2027/97 sikredes EF's luftfartspassagerer en beskyttelse, som lå væsentligt over den, som Warszawa-konventionen kunne tilbyde.

Den grundlæggende erstatningsordning ved passagerers død eller tilskadekomst er således den samme i Montreal-konventionen og forordning nr. 2027/97. Begge indeholder en almindelig bestemmelse om ubegrænset erstatningsansvar. D.v.s., at luftfartsselskabet ikke kan afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for krav på indtil 100.000 SDR (SDR = Special Drawing Rights, 1 SDR = ca. 11,3 kr. pr. 20. september 2000) pr. passager ved at bevise, at den pågældende passager selv har forvoldt eller bidraget til skaden.

Begge indeholder endvidere regler om erstatningsforskud til ofrene og deres pårørende.

Erstatningsansvaret for bagage og tab, der skyldes forsinkelse, er derimod omfattet af Montreal-konventionen, men ikke af forordning 2027/97. Det er den væsentligste ændring i forhold

til Fællesskabets nuværende forordning. Ved at indarbejde Montreal-konventionens bestemmelser herom sikres overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

For bagage sættes der en almindelig grænse for Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar på 1000 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen gælder denne grænse ikke, hvis passagererne på indcheckningstidspunktet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, selvom de kan blive bedt om at betale et ekstra beløb til luftfartsselskabet for at dække den øgede risiko.

Hvad angår tab på grund af forsinkelse, er erstatningsgrænsen på 4150 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen er EF's luftfartsselskaber ikke erstatningspligtige, hvis de kan bevise, at de har gjort alt hvad de kunne for at undgå skaden, eller det var umuligt for dem at gøre noget.

Ud over Warszawa- og Montreal-konventionens krav om information til passagererne om erstatningsansvaret ved en given rejse skal luftfartsselskaberne ifølge forordningsforslaget give alle forbrugere i Fællesskabet, som køber lufttransport, en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse for de erstatningsgrænser, der finder anvendelse for den pågældende flyvning. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal den skriftlige redegørelse angive de erstatningsgrænser, som er fastsat i forordningen.

Europa-Parlamentet har udtalt sig den 21. marts 2001 og er fremkommet med en række – navnlig sproglige – ændringsforslag. Kommissionen har i den anledning fremlagt et ændret forslag den 31. maj 2001, KOM (2001) 273, hvori man accepterer størstedelen af Parlamentets ændringsforslag.

2. Gældende dansk ret

Bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 769 af 16. august 2000 og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

3. Høring

Forslaget til forordning er sendt i høring hos de relevante organisationer mv.: Nordisk Flyforsikringsgruppe, Forsikring & Pension, Forbrugerrådet, Scandinavian Airlines System (SAS), Sterling European, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg (ETU) og Maersk Air.

Forsikring & Pension samt SAS hilser forslaget velkommen, idet forslaget sikrer fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at man kan tilslutte sig, at bagage og forsinkelse tilføjes Fællesskabets nuværende regler. Derudover har man forslag til nogle sproglige ændringer, herunder at forordningen bør gengive de relevante bestemmelser i Montreal-konventionen.

Maersk Air bemærker, at ændringsforslaget skal sikre fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler. Endvidere formoder Maersk, at der ved reguleringen ikke sker konkurrenceforvridning i forhold til jernbanetransport.

Endelig formoder Maersk vedrørende forslaget til art. 6 – hvorefter forbrugerne skal have en enkelt og let forståelig skriftlig redegørelse for grænserne for luftfartsselskabernes erstatningsansvar – at der for at undgå sprogmæssige uoverensstemmelser vil blive udarbejdet en autoriseret dansk oversættelse, i hvilken erstatningsansvarets grænser er gengivet.

Forbrugerrådet henviser til de foreløbige bemærkninger, som den europæiske forbrugerorganisation, BEUC, har udarbejdet. Det fremgår heraf, at BEUC hilser forslaget velkommen, og at organisationen er af den opfattelse, at det vil stille forbrugerne bedre, at bagage og forsinkelse indføres i Fællesskabets nuværende regler. For så vidt angår erstatningsansvaret for tab, beskadigelse og forsinkelse af bagage mener BEUC dog, at ansvarsgrænsen på 1000 SDR er for lav. Forbrugerrådet tilføjer i den forbindelse, at det forekommer urealistisk, at almindelige passagerer kan forventes at udforme en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet. Hvad angår erstatningsansvaret for passagerers død eller tilskadekomst ser BEUC gerne, at ansvarsgrænsen på 100.000 SDR helt bortfalder, alternativt sættes op, i Fællesskabslovgivningen. Endvidere havde BEUC gerne set oplysningspligten i den nuværende forordnings art. 6 bibeholdt, hvorefter "billetten eller et tilsvarende dokument", og ikke som i forslaget, "en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse" skal indeholde oplysninger om ansvarsgrænserne for den pågældende flyvning. Det bør ifølge BEUC fremgå, at passageren skal have disse oplysninger senest på købstidspunktet. BEUC mener også, at der som i den nuværende forordnings art. 6 bør forefindes en bestemmelse, hvorefter luftfartsselskaber, der ikke er hjemmehørende i Fællesskabet og ikke anvender forordningens erstatningsbestemmelser, skal angive dette samt udlevere en formular med en redegørelse for deres betingelser til passagererne. Herudover foreslår BEUC, at forordningen træder i kraft så hurtigt som muligt og ikke afventer Montreal-konventionens ikrafttræden. Desuden foreslår BEUC, at der indføres en bestemmelse om "luftfartsbruger-værneting". Endelig foreslår BEUC, at Montreal-konventionens relevante bestemmelser indarbejdes i selve forordningen.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark, men vil formentlig indebære en ændring af luftfartsloven.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det skønnes, at der vil være tale om meget begrænsede konsekvenser, men forslagene vil kunne medføre lidt højere billetpriser for flytransport.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen bemærker i forslaget, at eftersom der i Fællesskabet ikke skelnes mellem indenrigs- og udenrigsflyvning, og eftersom luftfartsselskaberne uhindret kan flyve over hele Fællesskabet, behandles spørgsmålet mest effektivt på Fællesskabsplan. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forordningsforslaget om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 6. oktober 2000. Aktuelt notat er fremsendt den 23. marts 2001 i forbindelse med, at sagen blev nævnt i udvalget til orientering den 30. marts 2001.

Dagsordenspunkt 13: Passagerers rettigheder inden for lufttransport. KOM(2000) 365.

Nyt notat.

Kommissionen udarbejdede i 2000 et konsultationspapir og en meddelelse om forbrugerbeskyttelse inden for luftfarten.

Kommissionen er af den opfattelse, at luftfartsselskabernes ydelser og service ikke altid lever op til forbrugernes behov og forventninger. Kommissionen gjorde dog opmærksom på, at der på visse områder allerede er gennemført særlig lovgivning for passagerbeskyttelse i luftfarten, og at store dele af den generelle forbrugerbeskyttelseslovgivning i Fællesskabet også er gældende for luftfartsområdet. Yderligere forbrugerbeskyttelse vil i mange tilfælde være ensbetydende med forøgede omkostninger for flyselskaberne, og der må også tages hensyn til EU-flyselskabernes konkurrencemæssige stilling over for ikke-EU-flyselskaber.

Efter en bred offentlig høring iværksatte Kommissionen en kampagne med henblik på at gøre passagererne opmærksom på de eksisterende rettigheder. Den ville desuden søge at fremme frivillige aftaler med erhvervet med hensyn til forbedring af servicen på en række områder. Endelig ville den fremsætte forslag til yderligere lovgivning på områder som behandling af forsinkede passagerer og udarbejdelse af regelmæssige rapporter med statistik over flyselskabernes præstationer samt, efter konsultation med luftfartsselskaberne, vedrørende bedre og mere forståelige kontraktmæssige rettigheder for passagerer.

På Rådsmødet den 2. oktober 2000 vedtoges en Rådsresolution, hvori fremhæves vigtigheden af at passagererne gøres bedre kendt med deres rettigheder og samt at disse styrkes. Ministrene hilser i den forbindelse Kommissionens kampagne og dens meddelelse velkommen. Det tilføjes, at der bør overvejes tilsvarende initiativer inden for andre transportformer. Idet der må sikres balance mellem initiativer på området og hensynet til luftfartsselskabernes konkurrenceevne, tilkendegiver man, at der bør prioriteres en indsats vedr. bedre information af passagerer ved forsinkelser og vedr. kontraktvilkår samt udarbejdes rapporter over flyselskabernes præstationer. Passagerernes kontraktmæssige rettigheder bør styrkes, og servicetilbudene i forbindelse med forsinkelser og mistet bagage samt tilbuddene til handicappede passagerer bør forbedres. Der bør være lettere klageadgang og -behandling hos flyselskaber, lufthavne og rejsebureauer.

Resolutionen nævner, at frivillige initiativer på området bør være gennemført senest i maj 2001. Rådet foretrækker frivillighed, men hvis denne ikke virker, kan det blive nødvendigt at overveje lovgivning.

I maj 2001 offentliggjorde organisationer for europæiske luftfartsselskaber og lufthavne et sæt frivillige forpligtelser, der opstiller rammer for udvikling af individuelle serviceplaner i luftfartsselskaber og lufthavne. For flyselskaberne er der bl.a. tale om at tilbyde billigste til rådighed værende billetpris, at informere grundigt om forsinkelser og aflysninger, at assistere passagerer i tilfælde af forsinkelser, at sikre hurtig refusion af økonomiske tilgodehavender, at yde tilstrækkelig og gratis assistance til handicappede passagerer, at informere grundigt om flyrejsens karakteristika (afgangs- og ankomsttider, terminaler, mellemlandinger, bagage-

regler, service ombord m.v.) samt at være lydhøre over for klager. Lufthavnenes serviceplaner vedrører bl.a. assistance til handicappede passagerer, gode faciliteter vedr. bagagetransport, hjælp i tilfælde af større forsinkelser, informationskranker, rengøring samt klagebehandling.

Luftfartsselskaber og lufthavne kan frivilligt tilslutte sig forpligtelserne og derefter udvikle deres individuelle serviceplaner inden for de deri beskrevne rammer.

På Rådsmødet skal der tages stilling til et forslag til Rådskonklusioner om passagerrettigheder.

I Konklusionerne henviser Rådet til sin tidligere Resolution og bekræfter, at man på områder, hvor lovgivning ikke er påkrævet, foretrækker, at passagerrettighederne styrkes ved frivillige foranstaltninger, men at lovgivning kan vise sig ønskelig på områder, som ikke dækkes tilstrækkeligt af sådanne foranstaltninger.

Rådet hilser de offentliggjorte frivillige forpligtelser fra luftfartsselskabernes og lufthavnenes organisationer velkommen og mener, at i det omfang, de skitserede foranstaltninger gennemføres inden for en rimelig tid, vil flypassagerernes rettigheder blive forbedret på en række konkrete områder.

Særligt fremhæver man, at erhvervet vil forbedre servicen over for handicappede passagerer, og at denne skal være gratis. Det understreges, at spørgsmålet om finansieringen af denne service må analyseres nøjere, idet udgifterne ikke må blive overført til de pågældende passagerer.

Rådet opfordrer alle luftfartsselskaber og lufthavne i EU til at underskrive og efterleve de frivillige forpligtelser. Samtidig noterer man sig, at spørgsmålet om kontrol med overholdelse af forpligtelserne ikke er berørt, og man opfordrer alle parter til at fortsætte arbejdet med henblik på gennemførelse og overvågning heraf.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen er tidligere blevet forelagt Europaudvalget den 24. marts 2000, den 23. juni 2000 og den 29. september 2000 til orientering.

Dagsordenspunkt 14: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM(2000) 7.

Genoptryk af aktuelt notat af 22. marts 2001 – ændringer markeret med kursiv.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 13. september 2000. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særlig artikel 71, 73 og 89 og vil skulle vedtages efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Det er hensigten, at forslaget skal erstatte forordning 1191/69 som ændret ved forordning 1893/91, der ophæves ifølge forslaget.

Forordningen finder anvendelse på national og international varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Hvis der i henhold til EU's direktiver om udbud af tjenesteydelser eller forsyningsvirksomhed kræves udbud, finder reglerne i disse direktiver anvendelse på udbuddet.

Forslaget indeholder en forpligtelse for medlemsstater til at sikre persontrafiktjenester "af den fornødne høje kvalitet og med den fornødne dækning".

Forslaget indebærer, at hvis offentlige myndigheder ønsker at give finansiel kompensation for offentlig service forpligtelser eller at meddele enerettigheder, skal det ske på basis af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Sådanne kontrakter skal som hovedregel indgås på grundlag af åbent udbud. Kontraktperioden skal have en maksimal gyldighedsperiode på 5 år bortset fra tilfælde, hvor operatøren ifølge kontrakten er ansvarlig for rullende jernbanemateriel, andre transportmidler af særlig teknisk natur eller infrastruktur, der har en længere afdragsperiode end 5 år.

I visse tilfælde kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende jernbane-, metro, eller light rail-trafiktjenester uden forudgående udbud:

- Hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området.
- Hvis alle andre løsninger ville medføre ekstra udgifter til at sikre samordningen mellem operatøren og infrastrukturforvalteren, og disse udgifter ikke ville blive modsvaret af ekstra indtægter.
- Hvis en operatør foreslår et nyt initiativ, der sikrer trafikbetjeningen i et område, hvor der ikke tidligere har været nogen, kan operatøren få eneret til at varetage denne nye tjeneste under forudsætning af, at der ikke ydes finansiel kompensation.

Udbudskravet gælder ikke for kontrakter med en anslået værdi af under 400.000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed kun indgår én kontrakt vedrørende offentlig tjeneste gælder udbudskravet kun, hvis kontrakten har en anslået værdi på over 800.000 EUR på årsbasis.

Den kompetente myndighed kan endeligt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter en forenklet udbudsprocedure – "kvalitetssammenligning". Proceduren kan anvendes, hvor der meddeles enerettigheder, men ikke gives støtte med offentlige midler.

Forslaget indeholder en række "sikkerhedsklausuler":

- En kompetent myndighed kan kræve, at op til halvdelen af de trafiktjenester, der er omfattet af en kontrakt gives i underentreprise til en tredjepart.
- En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå en kontrakt med en operatør, der som følge af kontrakten ville kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for passagerbefordring.
- Hvis en kontrakt indebærer en eneret, kan den kompetente myndighed forlange, at den valgte operatør overtager de ansatte, der tidligere har varetaget trafiktjenesten i samme omfang som hvis reglerne for virksomhedsoverdragelse havde været gældende.
- De kompetente myndigheder kan med forbehold af anden gældende EF-ret forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat.

De kompetente myndigheder kan uden forudgående udbud fastsætte minimumskriterier, som alle operatører skal opfylde, og kompensere for de hermed forbundne omkostninger. Det er en betingelse, at alle operatører har adgang til kompensationen på et ikke-diskriminerende grundlag. Kompensation for omkostninger må maksimalt udgøre en femtedel af værdien af en operatørs tjenester. Hvis et minimumskriterium angår begrænsning af takster, kan det kun finde anvendelse på visse kategorier af passagerer (pensionister, børn m.v.).

Kompensation der udbetales i henhold til forordningen skal ikke anmeldes til Kommissionen efter statsstøttereglerne.

Forslaget indeholder bestemmelser om proceduren for åbent udbud eller kvalitetssammenligning. Der skal ske offentliggørelse i EF-tidende. Udvalgelseskriterierne og kriterierne for indgåelse af kontrakten skal som minimum være baseret på en liste af kriterier, der er nævnt i forslaget, f.eks. forbrugerbeskyttelsesfaktorer, takstniveauer for forskellige grupper af borgere og integrering af forskellige trafiktjenester.

Medlemsstaterne skal hvert år sende Kommissionen oplysninger om indgåede kontrakter samt en oversigt over omfanget og indholdet af de generelle regler eller minimumskriterier.

Trafiktjenester, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra en operatørs øvrige aktiviteter.

Forslaget indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter ordninger, kontrakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med forordningen ophører tre år efter forordningens ikrafttrædelse. Perioden kan forlænges til højst seks år i de tilfælde, hvor tilbagebetalingsperioden for investeringer i sporinfrastruktur ikke er afsluttet inden for de tre år.

2. Gældende dansk ret

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

- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998, lov nr. 355 af 2. juni 1999 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1074 af 20. december 1995.

3. Høring

Forslagene har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.: Forbrugerrådet, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Øresundsbro Konsortiet, Amtsrådsforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transportforskning, Danske Busvognmænd, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kommunernes Landsforening, NOAH-Trafik, Privatbanen Sønderjylland, Privatbanernes Fællesrepræsentation, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sund og Bælt Holding A/S, Transportrådet.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB fremfører, at jernbaneoperatører har brug for fleksible og kommercielt fokuserede kontrakter. Kontraktforholdet bør være ligevægtigt og ikke ensidigt dikterede krav til operatørerne. DSB mener, at det er vigtigt, at princippet om udbud ikke fører til komplicerede procedurer, tab af markedsfokus og effektivitet i organiseringen af markederne.

DSB mener, at der er behov for længere kontraktperioder end 5 år i jernbanesektoren. DSB mener desuden, at bestemmelsen om, at den valgte operatør kan blive forpligtet til at give op til halvdelen af værdien af trafiktjenesterne i underentreprise er i modstrid med ønsket om optimering af det samlede servicetilbud og derfor vil hæmme den forretningsmæssig styring. Endeligt mener DSB, at bestemmelsen om, at en kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå kontrakter med en operatør, der herved ville kontrollere mere end 25% af det relevante marked for offentlig personbefordring, vil medføre tvungen opløsning af eksisterende selskaber.

NOAH-trafik mener, at en liberalisering af den kollektive trafik hverken er til fordel for de rejsende eller samfundet, idet NOAH-trafik bl.a. mener, at markedsåbningen vil medføre, at kun de største operatører vil overleve og vil medføre en forringelse af arbejdsmiljøet. NOAH-trafik mener, at det i forslaget bør præciseres, hvordan forslagets begreb "fornøden offentlig personbefordring" skal defineres, og at forslaget mangler kvalitetsmål for passagerne.

NOAH-trafik mener, at der i stedet for øget konkurrence bør sættes på koordination og teknisk-administrativt samarbejde omfattende koordination af køreplaner, billetter og rabatter og af den tekniske infrastruktur.

Kommunernes Landsforening (KL) mener,

- at beslutningen om, hvorvidt den offentlige trafikbetjening skal udføres af de offentlige myndigheder selv bør være et lokalt/regionalt anliggende,
- at de i forslaget angivne tildelingskriterier for udbudte kontrakter er uklare,
- at det er uklart om den lokale takstkompetence berøres af forslaget,
- at det er uklart om den kommunale ikke-erhvervsmæssige buskørsel er omfattet af forslaget,
- at afgrænsningen mellem forslaget og udbudsdirektiverne er uklar,
- at 5-årige kontraktperioder er for korte,
- at tærskelværdien for udbudskravet er sat for lav, når der er tale om at indgå aftaler med flere operatører,
- at det er uklart, hvilke udbudsformer, der kan benyttes,
- at det er uklart, om den kommunale færgefart er omfattet af forslaget, og
- at der er tale om en unødvendigt administrativt ekstraarbejde, når forslaget stiller krav om indrapportering hvert år.

4. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvis forslaget gennemføres, vil der være behov for mindre justeringer i lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Det forventes, at udbud af jernbanetrafik virker i retning af lavere omkostninger. Et relativt hurtigt udbud af hele togtrafikken vil dog forudsætte en betydelig omstilling, hvis økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at vurdere.

Erfaringerne viser, at udbud af busstrafik umiddelbart medfører relativt store besparelser for kommuner og amter, som dog reduceres lidt i løbet af nogle år.

5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen nævner ikke proportionalitetsprincippet.

Subsidiaritetsprincippet bliver nævnt af Kommissionen i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætter minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport. Det nævnes, at sådanne grundlæggende fælles procedurer bør levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætte minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.

6. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget.

Grundnotat oversendt til Europaudvalget den 8. november 2000. Aktuelt notat oversendt til Europaudvalget den 7. december 2000. Sagen blev nævnt i Europaudvalget den 15. december 2000 og *30. marts 2001 til orientering*. Desuden var der samråd om sagen i Folketingets Europaudvalg den 2. marts 2001.

Dagsordenspunkt 15. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej, KOM (2001)56.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 71 og skal vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet.

Baggrunden for forslaget er, at det kan konstateres, at de fleste erhvervschauffører i EU udøver deres erhverv alene på grundlag af kørekortet. Kommissionen finder derfor, at der er behov for en solid grunduddannelse og videreuddannelse inden for faget.

En sådan uddannelse vil ifølge Kommissionens opfattelse bl.a. øge færdselssikkerheden, sikkerheden under stilstand og fremme den erhvervsmæssige integration og dermed få en positiv indflydelse på beskæftigelsen.

Der ønskes derfor gennemført krav om obligatorisk uddannelse af erhvervschauffører, der er omfattet af direktivet, idet der i forslaget er anført en række køretøjer, som direktivet ikke gælder for transport med.

Der ønskes gennemført en uddannelsespligt, idet enhver, der vil have adgang til at drive erhverv som chauffør til godstransport eller personbefordring, skal gennemføre en grunduddannelse og deltage i efter- og videreuddannelse, der er nærmere beskrevet i bilaget til direktivforslaget.

Grunduddannelsen, der foreslås for nye chauffører, består af en fuldstændig grunduddannelse eller en minimumsgrunduddannelse, afhængig af alder og køretøjskategori. Den eneste forskel på disse to grunduddannelser, hvis indhold er fastsat i bilaget, er uddannelsens varighed og dybden i de emner, der undervises i.

Kommissionen er opmærksom på, at et krav om, at alle nye erhvervschauffører skal gennemgå en fuldstændig grunduddannelse, vil kunne skabe problemer på arbejdsmarkedet på kort sigt. Derfor er der fastsat en obligatorisk minimumsuddannelse.

En grunduddannelse består af en fælles del og en specifik del.

Den fælles del omfatter bl.a. videreuddannelse i kørsel med hovedvægten på sikkerheden, anvendelse af transport- og færdselsregler og sociale regler, samt begreberne sundhed, sikkerhed, service og logistik. I forslagets bilag er uddannelsen nærmere beskrevet.

Den specifikke del skal finde sted i en virksomhed i den sektor, hvor chaufføren skal arbejde, eller i en godkendt uddannelsesinstitution. Uddannelsen omfatter de samme emner som den fælles del, men bringes i umiddelbar praktisk anvendelse ved arbejde som erhvervschauffør, hvorved virksomhederne inddrages i grunduddannelsen af erhvervschauffører.

Minimumsgrunduddannelsen har en varighed på 140 timer for den fælles del og 70 timer for den specifikke del, i alt 210 timer.

Den fuldstændige grunduddannelse har en varighed på 410 timer for den fælles del og 210 timer for den specifikke del, i alt 630 timer.

Minimumsgrunduddannelsen skal have samme indhold som den fuldstændige grunduddannelse, således som den er defineret i bilaget til forslaget.

Adgangskravet til grunduddannelsen skal være, at den pågældende er indehaver af det relevante kørekort. Dette skal dog ikke kræves for at få adgang til den fuldstændige grunduddannelse, som gives til unge under 18 år som led i en erhvervsuddannelse.

For at gøre det tillokkende at gennemføre uddannelsen skal de pågældende førere have adgang til større køretøjer på et tidligere tidspunkt.

Erhvervschauffører, som udøver deres erhverv på datoen for direktivets ikrafttræden eller har udøvet deres erhverv i tre år inden for de fem år, der går forud for direktivets ikrafttræden, er fritaget for at følge en grunduddannelse.

For denne gruppe erhvervschauffører foreslås indført krav om erhvervsmæssig efter- og videreuddannelse, der skal gennemføres ved den første fornyelse af kørekort og under alle omstændigheder inden fem år fra direktivets ikrafttræden.

2. Gældende dansk ret.

I henhold til lov nr. 724 af 25. juli 2000 om erhvervsuddannelser gennemføres en 3-årig chaufføruddannelse, jf. bekendtgørelse nr. 1412 af 22. december 2000 om chaufføruddannelse. Den pågældende uddannelse er frivillig.

Lovbekendtgørelse nr. 1342 af 18. december 2000 om bestyrelse for Arbejdsmarkedets Uddannelsesfinansiering og om efteruddannelsesudvalg indeholder bestemmelser om finansieringen af erhvervsrettet voksen- og efteruddannelse til og med erhvervsuddannelsesniveau.

Af bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000 om kørekort fremgår kravene til kørekortuddannelsen og køreprøve.

I bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000 findes de uddannelsesmæssige krav til visse førere af køretøjer i vejtransport (hvidt og blåt kvalifikationsbevis).

3. Høring

Der er foretaget en høring af følgende berørte organisationer:

Transporterhvervets Uddannelsesråd, Specialarbejderforbundet i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Hærens Logistikkole, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Rådet for Etniske Minoriteter.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) har udtalt, at forslaget om en obligatorisk minimumsgrunduddannelse og en fuldstændig grunduddannelse med den foreslåede minimumsvarighed generelt støttes. Dog er man principielt af den opfattelse, at uddannelserne bør bygges op med udgangspunkt i et specificeret uddannelsesmæssigt behov, frem for at fokusere på den samlede varighed. Der henvises til, at de af TUR udviklede chaufføruddannelser inden for AMU-systemet og erhvervsuddannelserne på nær en række mindre fagemner modsvarer direktivforslaget.

TUR finder, at uddannelseskravet bør gælde alle erhvervschauffører, således at både førere, der udøver godskørsel for fremmed regning og firmakørsel og førere der udøver erhvervsmæssig personbefordring og ikke-erhvervsmæssig personbefordring, er omfattet, hvilket ikke fremgår tilstrækkeligt klart af direktivforslaget.

TUR støtter forslaget om en efter- og videreuddannelse hvert 5. år.

TUR har bemærkninger om merit indenfor området, om detailforslag til præcisering af lektioner, om normering af antal timer for grunduddannelsen, om præcisering af uddannelsesmål for visse specifikke emner i bilaget til forslaget, samt nogle specifikke forslag til kravene til undervisernes kvalifikationer.

Afslutningsvis peger TUR på, at den fulde gennemførelse af direktivforslaget vil indebære en betydelig uddannelsesmæssig meromkostning, som efter TURs opfattelse alene kan løftes af de offentlige uddannelsessystemer.

Specialarbejderforbundet i Danmark har tilsluttet sig udtalelsen fra TUR.

Dansk Transport og Logistik og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik har udtalt, at direktivforslagets hensigt om en harmoniseret minimumsgrænse for videreuddannelse af chauffører støttes.

Det anføres derudover, at det er uklart, om den fuldstændige grunduddannelse er på i alt 420 eller 630 timer, at definitionen af, hvem der er omfattet, bør tydeliggøres, at kravet om kørekort for at gennemføre uddannelsen er uhensigtsmæssigt, og at vægtingerne af de forskellige dele af uddannelsen er for stive. For så vidt angår kravet om efteruddannelse hvert 5. år i samlet 1 uge anføres, at der ikke tages hensyn til fleksibiliteten i virksomhederne, og at en så-

dan ordning bør indrettes således, at det ikke skaber flaskehalsproblemer for branchen, og således at uddannelsen kan afvikles på en mere fleksibel måde.

Endelig bemærkes, at det ikke vil være muligt for uddannelsesinstitutionerne at leve op til kravene til underviserne, og det foreslås derfor, at kravene enten sænkes, eller at der indføres en overgangsordning.

Danske Busvognmænd anmoder om, at førere, der udøver ikke-erhvervsmæssig personbefordring, også bliver omfattet af forslaget, således at der stilles de samme krav til førerne, hvad enten der udføres erhvervsmæssig personbefordring eller ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Erhvervenes Transportudvalg ETU har ingen bemærkninger under forudsætning af, at forslaget udelukkende omfatter erhvervschauffører, som udfører godskørsel for fremmed regning.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Direktivforslaget kræver ikke ændring af færdselsloven, der allerede indeholder hjemmel til at stille krav om uddannelse af erhvervschauffører.

Direktivforslaget vil antagelig kræve lovændring vedrørende finansiering af forslaget og ændringer i gældende bestemmelser om uddannelser af erhvervschauffører.

Direktivforslaget skønnes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark i form af omkostninger til dækning af undervisning og godtgørelser for tabt arbejdsfortjeneste.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger og mindske miljøforureningen ved mere økonomisk kørsel, mens det på den anden side vil medføre øgede udgifter i form af udgifter til undervisning og godtgørelser for tabt arbejdsfortjeneste samt ulemper for virksomheder, der skal have erhvervschauffører på efteruddannelse.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke redegjort for forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Idet sigtet med forslaget bl.a. er at sikre mere ensartede konkurrencevilkår inden for vejtransporterhvervet i EU, vurderes det fra dansk side mest hensigtsmæssigt, at de omhandlede tiltag gennemføres på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele mv. KOM(2000) 815.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71, stk. 1 EF, og vedtages efter artikel 251 EF, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

I henhold til artikel 153 EF pålægges Fællesskabet at bidrage til beskyttelsen af forbrugernes sundhed, sikkerhed og økonomiske interesser med henblik på at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

Direktivforslaget har til formål at øge trafiksikkerheden for alle, der befinder sig i et køretøj i trafikken, således både børn og voksne. Anvendelsen af barnefastholdelsesordninger bidrager til en betydelig nedsættelse af omfanget af kvæstelser i tilfælde af en trafikulykke, ligesom det forventes, at et betydeligt antal af dødsulykker med passagerer i busser kan forhindres såfremt passagerer i busser anvender sikkerhedssele, når disse findes.

Direktivforslaget er et ændringsforslag til det eksisterende direktiv 91/671/EØF vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele i køretøjer under 3,5 tons, og består af tre dele:

- **Obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesordninger (uden de i direktiv 91/671/EØF mulige undtagelsesmuligheder for børn mellem 3 og 12 år). Samt bestemmelse om, at barnefastholdelsesordninger skal være godkendt efter den tekniske standard ECE-regulativ 44.03, dets ækvivalent eller enhver senere tilpasning heraf.**
- **Forbud mod anvendelse af bagudvendte barnefastholdelsesordninger på forsædet i passagersiden i biler med airbag medmindre airbag'en er deaktiveret.**
- **En udvidelse af selepligten i direktiv 91/671/EØF til at gælde alle førere og passagerer i alle køretøjer, d.v.s. også i busser og lastbiler.**

Ad 1. Ifølge direktiv 91/671/EØF skal børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt. Der findes imidlertid mulighed for, at børn på 3 år eller derover fastholdes af en voksenfastholdelsesordning. Derudover har medlemsstaterne mulighed for at tillade, at børn under 3 år ikke fastholdes af et særligt fastholdessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Disse undtagelsesmuligheder foreslås nu slettet således, at alle børn under 12 år uanset, hvor de er placeret i køretøjet, skal anvende en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt.

De store fremskridt, der er sket indenfor de sidste 25 år vedrørende fastholdelsesordninger for børn, er alle medtaget i ECE-regulativ 44.03, der således indeholder de nyeste forbedringer og fornyelser blandt andet for så vidt angår afprøvningsprocedurer og styrke.

Ad 2. Bagudvendte barnefastholdelsesordninger til små børn er langt den sikreste form for fastholdelse af disse børn i forbindelse med kørsel. Såfremt fastholdelsesordningen placeres på forsædet i passagersiden og en eventuel airbag udløses kan dette medføre en stor risiko for alvorlige kvæstelser. Køretøjer med airbag i passagersiden skal ifølge direktiv 2000/3/EF være forsynet med et mærke, som gør føreren af køretøjet opmærksom på denne risiko. Bagudvendte barnefastholdelsesordninger er ligeledes forsynet med en advarsel om den omtalte risiko. For at forhindre, at små børn på trods af disse advarsler placeres bagudvendt på forsædet i passagersiden, hvor der findes en airbag, skal det forbydes at placere bagudvendte barnefastholdelsesordninger på forsædet i passagersiden, medmindre en eventuel airbag er deaktiveret.

Ad 3. I Direktiv 91/671/EF gælder der en seleanvendelsespligt for personbiler under 3,5 tons. Det herværende direktivforslag søger at udvide seleanvendelsespligten til at gælde alle køretøjer, hvis disse er udstyret med seler. Under henvisning til nærhedsprincippet ønsker direktivforslaget ikke at placere ansvaret for anvendelsen af sikkerhedsseler, men statuerer dog en oplysningspligt, hvorefter passagerer i minibusser og busser informeres om seleanvendelsespligten på en måde, som operatøren finder hensigtsmæssig.

Under forhandlinger i Rådets Transportarbejdsgruppe, er der opnået enighed om nogle ændringer af Kommissionens forslag: aldersgrænsen 12 år er udskiftet med et højdekriterium på 150 cm, børn på 3 år eller derover må placeres på bagsædet i M1 og N1, hvis der ikke er sikkerhedsseler monteret i køretøjet, N2 og N3 skal være omfattet af samme regler som M1 og N1 og Kommissionen skal undersøge hensigtsmæssigheden i de fastsatte aldersgrænser samt om børn bør fastspændes i voksensele i mangel af barnefastholdelsesudstyr. Det er endvidere foreslået, at medlemsstaterne på deres område kan tillade, at man i M1 og N1 på korte distancer ved lejlighedsvis kørsel må befordre flere børn på 3 år eller derover end der er sikkerhedsudstyr til rådighed, hvis børnene befordres af andre personer end deres forældre. Endelig er der foreslået indføjet komité-procedure ved teknisk tilpasning af direktivet.

2. Gældende dansk ret

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 2, skal børn under 3 år i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet tilpasset sikkerhedsudstyr. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år kan i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol. Der kan i kombination med sikkerhedssele anvendes selepude.

I Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 13. marts 2000 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr fremgår det af punkt 10.07.001 (2), at ved sæder bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, skal der være en advarsel mod brug af bagudvendende barnestol.

EU-reglerne om montering af sikkerhedsseler i køretøjer er ikke alle obligatoriske, men er alle gennemført i Danmark.

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 1, skal en person, der under kørsel i bil, motorcykel eller knallert benytter en siddeplads forsynet med sikkerhedssele, benytte denne sele.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af de berørte organisationer:

Amtsrådsforeningen, AUTIG, Bestillingskontorernes Sammenslutning, Brancheforeningen for Limousine Service i Danmark, Bus Danmark A/S, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Kørelærer Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danmarks Transportforskning, Danske Kørelæreres Landsforbund, De Danske Bilimportører, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Politimestre i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Aktive Taxiforening, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af Københavns Taxi, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statens Bilinspektion, Storkøbenhavns Taxinævn og Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning.

Følgende myndigheder og organisationer har bemærkninger til direktivforslaget:

De Danske Bilimportører udtrykker ønske om, at pligt til at anvende sikkerhedsseler udelukkende skal vedrøre køretøjer udstyret med seler. Dette for at imødegå et u hensigtsmæssigt krav om eftermontering. Derudover ønsker DDB, at reglerne skal være klare og letforståelige. Endelig anfører DDB, at bestemmelserne i direktivet bør tage højde for, at der i andre dele af verden kan anvendes bestemmelser, der er tilsvarende sikre men ikke i fuldstændig sammenfald med EU-bestemmelserne og at disse systemer bør kunne anvendes i medlemslandene.

Sammenslutningen Københavns Taxa anfører, at hvis reglerne for taxichaufførers brug af sikkerhedsseler, når der befinder sig kunder i taxien, ændres, vil dette indebære en ikke uvæsentlig forringelse af sikkerheden for chaufføren.

Danmarks Transportforskning anfører, at forslaget formentlig vil medføre øget brug af udstyr tilpasset børns højde og vægt. DTF anbefaler, at den advarsel, der i dag skal være i passagersiden i biler med airbag og på bagudvendte barnestole gøres mere iøjnefaldende.

Foreningen af Politimestre i Danmark finder det formålstjenligt, at ændringsforslaget gennemføres og omsættes i national lovgivning.

Statens Bilinspektion har ingen principielle indvendinger mod forslaget, men anfører dog, at krav om at barnefastholdelsesanordninger skal opfylde seneste gældende krav hertil må forstås som seneste gældende krav på tidspunktet for udstyrets fabrikation og godkendelsestidspunkt. Endvidere anfører Bilinspektionen, at anbringelse af et anagram med oplysning om selepligt, der er synligt *fra* alle siddeplader og ikke *ved* alle siddepladser må være tilstrækkeligt.

Dansk Transport og Logistik kan som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag vedrørende godskøretøjer. DTL finder det dog afgørende, at der i direktivet tages højde for nationale afvigelser med hensyn til kørselsmønstre i erhvervstrafikken (f.eks. renovationskørsel og citydistribution).

Københavns Politi finder, at forslaget vil indebære en klar forbedring af trafikikkerheden, men finder, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis deaktivering af airbag'en sker automa-

tisk ved placeringen af en bagudvendt barnestol eller at forbudet udvides til alle biler med airbag i passagersiden.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil kræve en ændring af færdselslovens § 80, stk. 2, for så vidt angår børn fra 3-12 år. Derudover vil forslaget kræve en ændring af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. vedrørende børn mellem 3 og 12 år samt opfyldelse af den tekniske standard ECE-regulativ 44.03.

Forbudet mod anvendelse af bagudvendt barnestol i kombination med airbag vil ligeledes kræve ændring af den nævnte bekendtgørelse.

Pligten til at anvende sikkerhedsseler i alle køretøjer giver ikke anledning til lovgivningsmæssige ændringer.

Forslaget har ikke statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes at ville mindske antallet af hårdt kvæstede børn i køretøjer i forbindelse med ulykker. I 1999 døde 19 børn i alderen 0-14 år i personbiler i forbindelse med færdselsulykker. Tilsvarende kom ca. 300 til skade.

Direktivforslaget vil medføre en økonomisk byrde for de forældre til børn mellem 3 og 12 år (indtil 36 kg), der ikke er i besiddelse af særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til deres børn.

Den økonomiske byrde er ikke mulig at opgøre, idet det ikke vides i hvor høj grad de pågældende forældre allerede er i besiddelse af det pågældende sikkerhedsudstyr til deres børn.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Medlemsstaternes forskellige fortolkninger af direktiv 91/671/EØF medfører problemer i trafikken indenfor Fællesskabet. På denne baggrund anfører Kommissionen, at direktivforslaget anses for at være det bedste mål for at opnå øget trafiksikkerhed, samtidig med, at det fremmer harmoniserede juridisk bindende regler for al passagerbefordring.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der henvises til grundnotat i sagen af 25. januar 2001 samt aktuelt notat af 23. marts 2001. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg den 30. marts 2001.

Dagsordenspunkt 17: (evt.) Vejtransportpakke.

Nyt notat.

Der er mulighed for at Kommissionen vil præsentere 3 ændringsforslag. Disse er endnu ikke modtaget.

Disse vedrører ændringsforslag til direktiv 91/439 vedrørende kørekort, ændringsforslag til direktiv 92/6 om anvendelse af hastighedsbegrænsere for tunge køretøjer og endelig ændringsforslag til forordning 3820/85 om køre- og hviletidsregler.

Forslagene relaterer sig til den såkaldte sociale pakke som blev drøftet under det franske formandskab.