

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 11)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	4. oktober 2001

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 12. oktober 2001 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport- og telekommunikationsministre – transportdelen) den 15.-16. oktober 2001 – vedlægges Trafikministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-32

3. kontor oktober 2001

MW/RNo

Aktuelt notat:

Post, land- og lufttransport

Dagsordenspunkt 1: Ændret forslag til direktiv om yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester. KOM (2000) 319. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 3: Den 33. forsamling i den internationale luftfartsorganisation ICAO. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 4: Opfølgning på det ekstraordinære rådsmøde (transport) den 14. september 2001 vedrørende sikkerheden i civil luftfart. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 5: (evt.) Forslag til forordning(er) vedrørende sikkerheden i luftfarten. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 6: Information fra Kommissionen vedrørende den økonomiske situation i luftfartssektoren. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk sikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 8: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM(2000) 847. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM(97) 382. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 10: (evt.) Meddelelse om etableringen af et fælles europæisk luftrum og forslag til lovgivning. KOM (99) 614. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende (Galileo). KOM(2001) 336. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 12: Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik. KOM(2001) 370. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 13: (evt.) Forslag til beslutning om revision af beslutning nr. 1692/96 om retningslinierne for udviklingen af det transeuropæiske netværk. (TEN). [\\*](#)

Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer. KOM(2001) 318. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om uddannelse af chauffører til transport af gods og passagerer ad vej. KOM (2001) 56. [\\*](#)

Dagsordenspunkt 16: (evt.) Revision af forordning nr. 3820/85/EF vedrørende harmonisering af visse sociale bestemmelser i forbindelse med transport ad vej. [\\*](#)

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

*Revideret notat.*

## **1. Baggrund og indhold**

Direktivforslaget blev fremsat den 30. maj 2000. Den 23. marts 2001 fremsatte Kommissionen efter Europa-Parlamentets udtalelse et nyt forslag (KOM (2001) 109), som alene indeholder visse formuleringsmæssige og redaktionelle ændringer.

Direktivforslaget er fremsat 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. Det gældende direktivs Artikel 7.3 forpligter Europa-Kommissionen til inden udgangen af 1998 at fremsætte forslag om yderligere åbning af markedet navnlig vedrørende vægt – og prisgrænserne for enere adresserede reklameforsendelser ("direct mail") og grænseoverskridende post. Et nyt direktiv skal vedtages inden udgangen af 1999 og træde i kraft ved udgangen af 2002.

Direktivforslaget indeholder følgende ændringer i forhold til det gældende postdirektiv:

- Eneretsgrænsen nedsættes fra 350 gram og fem gange basistaksten til 50 gram og to og en halv gange grundtaksten. Samme vægt- og prisgrænser gælder også for adresserede reklameforsendelser ("direct mail") og ankommende international brevpост.
- Udgående international brevpост undtages helt fra eneretten.
- "Særlige tjenester", som adskiller sig klart fra standardtjenester, kan ikke omfattes af eneret uanset pris.
- Skærpelse af bestemmelser om krydssubsidiering fra eneretsområdet til befordringspligtjenester, 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.

I lyset af forhandlingerne om Europa-Kommissionens forslag har det belgiske formandskab – i forståelse med Europa-Kommissionen - fremsat et oplæg til kompromisforslag, som fastlægger en køreplan for liberalisering.

Kompromisforslagets hovedpunkter med hensyn til etaperne i markedsåbningen er:

- Køreplanen for det samlede forløb af markedsåbningen fastlægges ved vedtagelsen af direktivforslaget. Bestemmelserne i Kommissionens forslag om den følgende tidsplan udgår følgelig.
- Efter tidsplanen nedsættes eneretsgrænsen for almindelige breve, direct mail og ankommende udlandspost til 100 gram og tre gange grundtaksten pr. 1. januar 2003 og til 50 gram og to og en halv gange grundtaksten pr. 1. januar 2006. Postmarkedet åbnes i princippet helt pr. 1. januar 2009.
- Beslutningen om at iværksætte den tredje fase træffes af Kommissionen på grundlag af studier af postsektoren, som afsluttes med udgangen af 2006.
- Viser studierne, at fuld liberalisering kan gennemføres uden skade for befordringspligten, træder tredje fase i kraft. Hvis studierne resultat peger i retning af, at fuld liberalisering bringer opretholdelse af befordringspligten i fare, udsætter Kommissionen den endelige liberalisering eller fremsætter et nyt forslag om mere begrænset yderligere liberalisering.
- Udgående international brevpost liberaliseres som hovedregel fra 2003. Kommissionen skal tillade lande, der kan dokumentere, at deres udlandspost udgør mindst 20 % af omsætningen, at reservere udlandsposten inden for de vægtgrænser, der i øvrigt gælder i de aktuelle faser.

Med hensyn til definition af "særlige tjenester" foreslår det belgiske formandskab følgende ændringer i Kommissionens forslag:

- Mindst to af de karakteristika, som anføres som værditilvækstelementer, skal være til stede, for at tjenesten kan være omfattet af definitionen.
- Mindst tre af de anførte karakteristika, som definerer ekspres / kurer-tjenester, skal være til stede, for at tjenesten kan karakteriseres som eksprestjeneste.

Sagen har været på dagsordenen i Rådet den 3. oktober 2000 (til præsentation og orienterende drøftelse), den 22. december 2000 (med henblik på politisk enighed), den 4. april og den 27. juni 2001 (til orientering).

## **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**

Formandskabets kompromisforslag er ikke sendt i høring. Høringssvarene vedrørende Kommissionens oprindelige direktivforslag er gengivet i grundnotat af 18. september 2000.

Det vurderes, at de tilkendegivelser, som blev fremsat ved høringen om det oprindelige direktivforslag, også er dækkende for den aktuelle situation, idet høringssvarene ud over at tage stilling til det foreliggende forslag gennemgående indeholdt principiel stillingtagen til spørgsmålet om åbning af postmarkedet og til generelle spørgsmål vedrørende postsektoren.

Kompromisforslaget blev behandlet på mødet i specialudvalget vedrørende transportspørgsmål den 21. september 2001. Statsansattes Kartel (StK) tilkendegav modstand mod kompromisforslagets tredje fase i lyset af de beskæftigelsesmæssige konsekvenser og ønskede en fornyet beslutning af Rådet og Europa-Parlamentet, inden eventuel fuld liberalisering. Post Danmark, Det danske Handelskammer og Danske Dagblades Forening støttede kompromisforslaget.

#### **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 fortsat vækst i pakkemarkedet og mindre omfang brevmarkedet ("direct mail") vil betyde, at Post Danmark kan holde sin omsætning på det nuværende niveau eller endda øge den.

Derimod er det vanskeligere at vurdere følgerne af en fuldstændig liberalisering. Det må forventes, at private operatører og andre landes operatører – eller "joint ventures" – vil operere på det danske marked på de lukrative områder ("cream skimming") på samme måde som transnationale selskaber eller deres datterselskaber i dag opererer på pakkemarkedet.

Den danske postlovgivning er således indrettet, at de to næste faser af den foreslåede yderligere åbning af markedet vil kunne gennemføres ved ændring af gældende bekendtgørelser. Hvis den sidste fase – fuld liberalisering – gennemføres, vil Lov om postvirksomhed skulle ændres.

#### **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. Den således forøgede konkurrence forventes at stimulere en udvikling af pris og kvalitet, som vil være til gavn for kunderne.

I det omfang en åbning af postmarkedet leder til skærpet konkurrence på geografisk afgrænsede områder inden for den befordringspligtige del af det danske postmarked, kan det blive nødvendigt at overveje, hvorvidt den nuværende udformning af enhedstaksten kan opretholdes, uden at Post Danmarks konkurrencemuligheder forringes væsentligt, og Post Danmark således får vanskeligere ved at opfylde kravene til befordringspligten.

Europa-Kommissionen vurderer, at der vil ske et fald i beskæftigelsen på omkring 8,4% i perioden mellem 1997 og 2007 uafhængig af en eventuel yderligere åbning af postmarkedet. Kommissionen vurderer endvidere, at et pludseligt, stort fald i beskæftigelsen vil indtræffe, hvis sektoren ikke gennemgår en yderligere modernisering og omstrukturering stimuleret af yderligere konkurrence.

#### **7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Der er tale om et rammedirektiv, som forpligter medlemsstaterne til mindst at sikre et bestemt niveau for posttjenesterne, mens bestemmelserne vedrørende eventuel eneret til de befordringspligtige virksomheder har karakter af et maksimalt tilladeligt omfang.

Nærhedsprincippet er således tilgodeset ved et betydeligt spillerum for medlemslandene til at nå de opstillede mål.

Tilsvarende respekteres proportionalitetsprincippet fortsat i det nye direktivforslag.

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

Grundnotat er oversendt til udvalget den 18. september 2000.

Forslaget har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg: Den 29. september 2000, den 30. marts 2001 og den 22. juni 2001 til orientering, samt den 15. december 2000 med henblik på forhandlingsoplæg.

### **Dagsordenspunkt 3: Den 33. forsamling i den internationale luftfartsorganisation ICAO.**

*Nyt notat.*

Den internationale luftfartsmyndigheds-organisation ICAO afholder i dagene 25. september-5. oktober 2001 sin 33. generalforsamling i Montreal.

På baggrund af begivenhederne i USA den 11. september er det vigtigste emne på mødet luftfartens sikkerhed.

Et andet vigtigt mødeemne er luftfartens miljøspørgsmål, særligt emissioner fra fly og flystøj. Hvad flystøj angår, har emnet særlig interesse for EU-landene pga. den aktuelle diskussion med USA om "hush kit"-spørgsmålet.

Blandt de øvrige emner på dagsordenen kan som de vigtigste nævnes luftfartens sikkerhed på det tekniske område, fastholdelse af radiofrekvenser til brug for luftfarten, infrastrukturspørgsmål vedrørende lufthavne og lufttrafikkontrol samt spørgsmål om uregerlige passagerer.

### **Dagsordenspunkt 4: Opfølgning på det ekstraordinære rådsmøde (transport) den 14. september 2001 vedrørende sikkerheden i civil luftfart.**

*Nyt notat.*

Som følge af det akutte behov for foranstaltninger til styrkelse af sikkerhed i luftfarten besluttedes det på det ekstraordinære Rådsmøde for transportministre den 14. september 2001 at nedsætte en tværfaglig ad hoc-gruppe under ledelse af Kommissionen og formandskabet med følgende arbejdsopgaver:

1. at undersøge behovene for koordinering og samarbejde i EU for at garantere en sammenhængende indførelse af sikkerhedsforanstaltningerne
2. at overveje lovgivningsinitiativer, som sikrer en effektiv og ensartet anvendelse af disse foranstaltninger
3. at sammenholde fællesskabslovgivningen med de amerikanske bestemmelser for at undgå, at europæiske luftfartsselskaber på én gang er undergivet flere forskellige lovgivninger.

Det første møde i ad hoc-gruppen afholdtes den 21. september. Der afholdes yderligere to møder i gruppen - den 2. og den 5. oktober - inden Rådsmødet for transportministre den 15. oktober.

Kommissionen vil afholde separate møder med lufthavne, luftfartsselskaber, faglige organisationer m.v., og den vil udsende et spørgeskema til medlemslandene med henblik på at skabe et overblik over situationen.

På det uformelle Rådsmøde for finans- og økonomiministre (Ecofin) den 21.-22. september 2001 blev Kommissionen anmodet om at udvide arbejdsopgaverne for den tværfaglige ad hoc-gruppe til også at omfatte spørgsmålet om forsikringsdækning for skader på tredjemand, således at en sammenhængende indførelse af foranstaltninger i relation til sikkerhed og forsikring kan koordineres. Der afholdtes på den bag grund et møde i ad hoc-gruppen den 28. september 2001 om dette spørgsmål.

Det kan i den forbindelse oplyses, at der ved aktstykke af 24.9.2001 fra Økonomiministeriet blev etableret en garantiordning for forsikringsselskaber for dækning af skade på tredjemand som følge af krig, terrorisme og lign. Garantien løber i én måned, hvorefter der skal tages stilling til en eventuel forlængelse. Tilsvarende ordninger er indført i andre EU-lande.

Det kan supplerende oplyses, at en arbejdsgruppe i ECAC (organisation for 38 europæiske luftfartsmyndigheder, herunder samtlige EU-landes) løbende og aktuelt beskæftiger sig med sikkerhedsspørgsmål. Denne arbejdsgruppe har på et møde den 20. september nedsat tre specielle "task force"-grupper, der har til opgave at komme med anbefalinger vedrørende effektiv kontrol af adgang til cockpittet, in-flight security-personale samt opretholdelse af effektiv luft-jord-kommunikation i krisesituationer, at afrapportere om procedurer og udstyr vedrørende effektiv screening af passagerer og bagage, samt at sikre effektiv implementering af sådanne forholdsregler og udarbejde krav til national kvalitetskontrol.

## **Dagsordenspunkt 5: (evt.) Forslag til forordning(er) vedrørende sikkerheden i luftfarten.**

*Nyt notat.*

En af arbejdsopgaverne for den tværfaglige ad hoc-gruppe under ledelse af Kommissionen og Rådets formandskab, som blev nedsat efter det formelle ekstraordinære Rådsmøde for transportministre den 14. september 2001, var at overveje lovgivningsinitiativer, som sikrer en effektiv og ensartet anvendelse af foranstaltninger til styrkelse af sikkerhed i luftfarten. Forslag herom er endnu ikke modtaget.

## **Dagsordenspunkt 6: Information fra Kommissionen vedrørende den økonomiske situation i luftfartssektoren.**

*Nyt notat.*

Kommissionen gjorde i foråret opmærksom på, at mange mindre og mellemstore luftfartsselskaber i EU syntes at have alvorlige økonomiske problemer, og at mange større selskaber havde problemer med at blive store nok til at kunne konkurrere med luftfartsselskaberne fra bl.a. USA.

De økonomiske udsigter for luftfartssektoren er blevet forringet i sommerens løb, og efter terrorangrebene i USA den 11. september er flytrafikken verden over gået stærkt tilbage, hvilket har ført til kapacitets- og personalenedskæringer i mange luftfartsselskaber. Den bebudede information fra Kommissionen er endnu ikke modtaget.

## **Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk sikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595.**

*Revideret 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 europæiskagentur 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.

På Rådsmødet (Telekommunikation og transport) den 27.-28. juni 2001 nåede Rådet frem til en bred enighed om udkastet til forordning.

Europa-Parlamentet afgav den 5. september 2001 sin første udtalelse om forslaget til forordning, hvori Europa-Parlamentet afgav i alt 61 ændringsforslag af mere eller mindre teknisk karakter. Kommissionen har helt forkastet de 18 af ændringsforslaget og delvis forkastet de 11 af ændringsforslagene.

## **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 europæisk agentur 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, og det er i forslaget anført, at forslaget er i overensstemmelse med ovennævnte principper. Regeringen deler dette synspunkt, idet målene bedst kan nås ved at gennemføre regler på fællesskabsplan.

#### **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. Forslaget til forordning blev behandlet i Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 med henblik på forhandlingsoplæg.

### **Dagsordenspunkt 8: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM (2000) 847.**

*Nyt notat.*

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

Forslaget er modtaget i Rådet den 20. december 2000 og skal vedtages efter Traktatens artikel 251, kvalificeret flertal og fælles beslutningstagen med Parlamentet.

På baggrund af Parlamentets udtalelser har Kommissionen oversendt et nyt dokument, KOM(2001) 532 modtaget i Rådet den 27. september 2001, hvori Kommissionen inkorporerer en række af Parlamentets forslag.

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre, at oplysninger, som har betydning for sikkerheden, indberettes, samles, opbevares, beskyttes og videreformidles for at fremme effektiv analyse og overvågning. Det er hensigten at forebygge fremtidige ulykker og hændelser, ikke at placere skyld og ansvar.

Det er anført i begrundelsen for forslaget, at det er almindeligt kendt, at lufttransport er en af de sikreste transportformer. Alle sikkerhedsekspertter er dog enige om, at den samlede ulykkesrate holder sig stabil, og at lufttrafikens vækst, hvis der ikke gøres noget, vil føre til en stigning af det absolutte antal ulykker. Det er derfor nødvendigt at finde nye metoder til forbedring af luftfartssikkerheden. Dette kan gøres ved bedre viden om og analyse af store mængder data om hændelser og andre begivenheder, som selvom de ikke i sig selv er alvorlige, afspejler svagheder og mangler, som kan føre til en ulykke.

Kommissionens Fælles Forskningscenter har udviklet "ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems), en database, der kan fungere som et centraliseret system for indsamling og udveksling af data, uden at medlemslandenes aktuelle ordninger herved påvirkes. ECCAIRS-systemet er endvidere fuldt kompatibelt med det system, som anvendes af Den Internationale Civile Luftfartsorganisation, ICAO (The International Civil Aviation Organisation).

Forslaget omfatter obligatorisk og fortrolig indberetning af havarier, hændelser og alvorlige hændelser, samt alle andre fejl og mangler hos flyvemaskiner, apparatur, jordmateriel og dele af navigationssystemet, der benyttes eller skal benyttes i forbindelse med flyvning af en flyvemaskine eller med lufttrafikregulering eller navigationsstøtte til en flyvemaskine.

Forslaget indebærer en *obligatorisk indberetning* til den relevante nationale myndighed af forhold, der bringer en flyvemaskine, de ombordværende eller andre personer i fare, eller kan gøre det, hvis der ikke foretages korrektion. Eksempler på indberetningspligtige forhold indgår som bilag I og II til direktivforslaget.

Efter forslaget skal medlemslandene sende de obligatorisk indberettede data til ECCAIRS-databasen. Oplysningerne er fortrolige, og kun organer, der har til opgave at opstille regler for den civil luftfartssikkerhed eller efterforske luftfartsulykker vil have direkte adgang til oplysningerne. Navne og adresser på enkeltpersoner må ikke registreres i databasen. Kommissionen kan endvidere gøre data tilgængelig for andre interesserede parter. Videregivelsen skal begrænses til det strengt nødvendige.

Med henblik på, at offentligheden får kendskab til den generelle luftfartssikkerhed i Fællesskabet offentliggør medlemslandene løbende aggregerede statistikker.

Herudover indebærer forslaget, at medlemslandene tilpasser deres nationale lovgivning, så den relevante myndighed kan anonymisere frivillige indberetninger, dvs. som ikke er indberetningspligtige. Disse oplysninger lagres tilsvarende i ECCAIRS-databasen. En bedre viden om disse "forløbere" for en ulykke forventes at kunne forebygge forekomsten heraf.

## **2. Gældende dansk ret.**

For flyvehavarier og -hændelser er der i dag en obligatorisk indberetningsordning til Havarikommissionen for Civil Luftfart ifølge bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 769 af 16. august 2000 (luftfartsloven) og bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser.

Der er endvidere en obligatorisk indberetningspligt til Statens Luftfartsvæsen af visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden ifølge luftfartsloven samt i administrative forskrifter.

## **3. Høring.**

Forslaget er sendt i høring hos de relevante myndigheder, virksomheder og organisationer:

Havarikommissionen for Civil Luftfart, AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS Danmark A/S, Muk Air, Premiair A/S, SAS Afd. AX, Star Air A/S, Sterling European, Sun Air of Scandinavia A/S, Maersk Air A/S, Billund Lufthavn, Dansam og Københavns Lufthavne A/S.

Premiair A/S har oplyst, at forslaget kan støttes.

Dansk Flyvelederforening er overordnet af den opfattelse, at direktivforslaget er velfunderet og et udtryk for den retning, som lovgivningen bør tage, hvis man ønsker at medvirke til en fastholdelse og forbedring af luftfartens generelt gode sikkerhed.

Foreningen har endvidere nogle tekniske bemærkninger til ændring af luftfartsloven.

Foreningen er endvidere af den opfattelse, at de, der indberetter, bør have samme adgang til oplysninger i databasen som myndighederne i medlemslandene, og ikke kun til udvalgte oplysninger.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at det er en betydelig kreds af personer, der er omfattet af indberetningspligten, og man sætter spørgsmålstegn ved, om der vil være en positiv indstilling til at indberette for alle kategorier. Det foreslås, at Havarikommissionen for Civil Luftfart udpeges som den nationale myndighed, der forestår indsamlingen og opbevaringen af oplysninger.

Danske Pilotorganisationers Samråd (DPS) er af den opfattelse, at man i stedet for at indsamle og analysere oplysninger burde satse på bedre uddannelse af piloterne, idet man "ikke forebygger ulykker med statistik men med uddannelse." Det foreslås, at der i relation til indsamling og opbevaring af oplysninger nedsættes et kontrollerende udvalg bestående af myndigheder, operatører og besætningsforeninger.

Herudover har DPS nogle forslag til tekniske ændringer i direktivforslaget.

SAS kan generelt tilslutte sig direktivforslaget, hvis sigte er en højnelse af luftfartssikkerheden ved at skabe den nødvendige retslige ramme til at indsamle og udbrede oplysninger om luftfartshændelser i EU.

SAS bemærker, at frigivelse af udvalgte oplysninger til "andre interesserede parter" åbner op for en meget bred fortolkning af, hvem oplysningerne kan udleveres til. Endelig har SAS nogle tekniske bemærkninger til enkelte af de foreslåede artikler.

Havarikommissionen for Civil Luftfart (HCL) bemærker, at det er uklart, hvad der skal rapporteres og til hvem. Endvidere havde HCL gerne set tidsfrister for indrapportering.

HCL påpeger endvidere terminologiproblemer i forslaget og har forslag til sproglige ændringer og præciseringer.

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

Forslaget skønnes at ville indebære en ændring af luftfartsloven og administrative forskrifter.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.**

Forslaget skønnes ikke at ville have samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

#### **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.**

Kommissionen anfører i forslaget, at indberetningsordninger, der benyttes af medlemslandene enkeltvis, er mindre effektive end et samordnet net med udveksling af oplysninger. Formålet - en forbedring af luftfartssikkerheden - opfyldes derfor bedre af Fællesskabet. Regeringen er enig heri.

#### **7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 19. februar 2001.

### **Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM(97) 382.**

*Revideret notat.*

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

Kommissionens forslag er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Parlamentet (art. 251).

På baggrund af Parlamentets udtalelser fremlagde Kommissionen den 15. marts 1999 et ændret forslag, KOM (1999) 68 endelig udgave.

Direktivforslaget omfatter - med forbehold for forpligtelserne i henhold til Rådets direktiv 89/391/EØF (vedrørende indførelse af foranstaltninger til at fremme arbejdstagers sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen - dvs. arbejdstager skal ikke selv betale for uddannelse vedrørende bl.a. sikkerhed) - alle medlemmer af kabine-besætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver på fly, der anvendes af EF-luftfartsselskaber, også selv om flyet er registreret i et tredjeland.

Hovedformålet er at sikre, at medlemmer af kabinebesætninger, der pålægges sikkerhedsopgaver på ovennævnte fly, opfylder visse uddannelsesmæssige og helbredsmæssige minimumskrav.

De uddannelsesmæssige minimumskrav består i dels en obligatorisk begynderuddannelse, dels en årlig opfriskningsuddannelse, som hvert tredje år gennemføres i udbygget form. Derudover består kravene i et omskolingsuddannelse for de medlemmer af kabinebesætningen, der er pålagt sikkerhedsopgaver i et *bestemt* fly.

Begynderuddannelsen omfatter bl.a. uddannelse i brand- og røgbekæmpelse, overlevelse i vand, overlevelse i særlige områder (polar, ørken, jungle etc.), førstehjælp, håndtering vedrørende passagerer og sikkerhedsprocedurer m.m.

Opfriskningsuddannelse omfatter *årligt* bl.a. beredskabsprocedurer, evakueringsprocedurer, førstehjælp, sikkerhedsprocedurer og gennemgang af diverse ulykkestyper. *Hvert tredje år* skal omskolings-uddannelsen bl.a. yderligere omfatte betjening af normale udgange og nødudgange samt alle andre udgange, realistisk og praktisk uddannelse vedrørende brandbekæmpelse og demonstration af anvendelse af redningsflåde eller slide.

Omskolingsuddannelsen omfatter bl.a. omskoling til anden flytype og til variant af samme flytype, uddannelse i brand- og røgbekæmpelse, betjening af døre og nødudgange, evakuering af slide, evakuerings-procedurer og krisesituationer, "crowd control" i forskellige krise-situationer, træde til hvis en pilot bliver uarbejdsdygtig, anvendelse af sikkerhedsudstyr og uddannelse vedrørende redningsflåder m.m.

Programmet for og tilrettelæggelsen af uddannelserne godkendes af den civile luftfartsmyndighed.

De helbredsmæssige minimumskrav er, at et medlem af kabine-besætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver, regelmæssigt skal bestå en helbredsmæssig lægeundersøgelse eller -vurdering.

Efter forslaget skal kabinebesætningsmedlemmer være mindst 18 år.

Af forslaget fremgår videre, at al uddannelse skal kontrolleres og registreres, og det skal attesteres, at uddannelsen er gennemført med et vellykket resultat. Hertil kommer, at bevis for faglige kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med direktivet, skal accepteres i de andre medlemsstater.

Kommissionen foreslår i øvrigt, at der fastsættes sanktioner for overskridelse af nationale bestemmelser vedrørende gennemførelse af direktivet, og at disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være af afskrækkende karakter.

Rådet vedtog i 1992 den tredje luftfartspakke, som indeholdt en sidste fase i liberaliseringen af luftfartssektoren i EU.

Kommissionen er af den klare opfattelse, at liberaliseringen af luftfartssektoren bør ledsages af supplerende foranstaltninger på en række områder, herunder sikkerhed. Hvis disse mål skal nås, finder Kommissionen det navnlig vigtigt at vedtage fælles bestemmelser om de tekniske krav, herunder krav vedrørende kabinebesætningens uddannelse.

Der er tale om et område, hvor Kommissionen har konstateret, at der er stor variation inden for Fællesskabet. I nogle medlemslande er uddannelsen organiseret og der udstedes bevis, i andre lande overlades dette til luftfartsselskaber, som tilrettelægger og administrerer deres egne godkendte kurser, og som ikke udsteder nogen officiel anerkendelse eller bevis herfor.

På baggrund af Kommissionens undersøgelse af spørgsmålet, konkluderer den, at man for at opretholde et højt sikkerhedsniveau må sikre, at uddannelsesorganisationen, uddannelsesprogrammet og uddannelsesfaciliteterne vedrørende kabinebesætningens faglige kvalifikationer godkendes og anerkendes formelt, og at det rette middel er et direktiv, der fastsætter mål, og som samtidig giver medlemslandene en vis frihed.

## 2. Gældende dansk ret.

De gældende danske regler på området er en af Statens Luftfartsvæsen i medfør af luftfartslovens § 34 og § 149 udstedt bestemmelse (BL) nr. 6-37 udgave 2 af 18. juni 1990 om certifikat om kabinebesætningsmedlem, CA-certifikat, herunder grunduddannelse.

BL'en fastsætter generelle bestemmelser for udstedelse af certifikat som kabinebesætningsmedlem samt vilkårene for, at en certifikatindehaver kan udføre tjeneste som kabinebesætningsmedlem. Hertil kommer bestemmelser for den teoretiske/praktiske uddannelse til kabinebesætningsmedlem.

BL'en omfatter for en stor dels vedkommende de samme elementer, som de minimumskrav der er omfattet af Kommissionens forslag.

### **3. Høring.**

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos alle danske luftfartsselskaber samt til relevante faglige organisationer. Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at den danske BL 6-37 på området allerede på nuværende tidspunkt tilgodeser en række af de krav, Kommissionens forslag vil medføre.

Flyvebranchens Personale Union har ikke bemærkninger til Kommissionens forslag.

Ministeriet har ikke modtaget høringssvar fra luftfartsselskaberne.

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

Forslaget skønnes ikke at have egentlige lovgivningsmæssige konsekvenser, men ovennævnte BL 6-37 vil skulle justeres (minimalt).

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.**

Kommissionen bemærker, at en fælles handling på dette område er at foretrække frem for en individuel indsats fra medlemsstaternes side. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at det er tilstrækkeligt at anvende et direktiv, der fastsætter mål, som giver medlemsstaterne en vis frihed. Bestemmelserne respekterer således medlemsstaternes forskellige traditioner, samtidig med at der fastsættes ensartede normer og krav. P& aring; den baggrund konkluderer Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Regeringen er enig heri.

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

Der er oversendt grundnotat vedrørende forslaget til Folketingets Europaudvalg den 31. oktober 1997 samt aktuelle notater den 28. november 1997 og den 23. juni 2000 i forbindelse med Rådsmøder henholdsvis den 11. december 1997 og den 26. juni 2000, forud for hvilke sagen er blevet nævnt i udvalget med henblik på orientering. Der er endvidere oversendt aktuelt notat til Folketingets Europaudvalg den 7. december 2000 i forbindelse med Rådsmødet den 20.- 21. december 2000, forud for hvilket sagen blev nævnt i udvalget til forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 10: (evt.) Meddelelse om etableringen af et fælles europæisk luftrum og forslag til lovgivning. KOM(99) 614.**

*Nyt notat.*

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.

Rapporten fra denne gruppe på højt plan blev afgivet i december 2000 med en række forslag til tiltag, som vil kunne bidrage til en forbedring af kapacitetssituationen i det europæiske luftrum.

Meddelelsen samt lovgivningsforslag er endnu ikke modtaget.

## **Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende (Galileo). KOM (2001) 336.**

*Nyt notat.*

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

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens art. 171 og kan vedtages af Rådet med simpelt flertal.

Af Rådets (transport og telekommunikation) resolution af 5. april 2001 fremgår, at Rådet i december 2001 skal tage stilling til spørgsmålet om gennemførelse af udviklings- og testfasen for Galileo-projektet, der vedrører etablering af et europæisk civilt satellitnavigationssystem.

Det fremgår tillige af rådsresolutionen, at Rådet samtidig skal tage stilling til spørgsmålet om etablering af styringsstruktur for projektet.

Kommissionen har derfor den 20. juni 2001 fremlagt et forslag til rådsforordning om oprettelse af et fællesforetagende i henhold til traktatens art. 171 vedrørende Galileo (KOM(2001)336).

Med henblik på styring af udviklings- og testfasen, som skal vare frem til 2005, samt forberedelse af den efterfølgende igangsætningsfase samt driftsfasen foreslår Kommissionen, at der etableres et 'fællesforetagende' i henhold til traktatens art. 171. Formålet med dette valg af styringsstruktur er at samle administrationen af de midler, der anvendes i udviklingsfasen, i én juridisk enhed.

De grundlæggende medlemmer af fællesforetagendet skal være

1. Det Europæiske Fællesskab repræsenteret ved Europa-Kommissionen, som bidrager med et maksimum på 520 mio. €.

1. Det Europæiske Rumagentur (ESA), som bidrager med et maksimum på 550 mio. €.

Herudover kan følgende blive medlemmer af fællesforetagendet:

1. Den Europæiske Investeringsbank.

2. Ethvert foretagende, som bidrager med mindst 20 mio. € til fællesforetagendet. Dette beløb reduceres til 1 mio. € for små og mellemstore virksomheder, der bidrager individuelt eller kollektivt.

Fællesforetagendet skal udarbejde en forretningsplan for alle Galileo-programmets faser på basis af data, som tilvejebringes af Kommissionen vedrørende de services, Galileo skal tilbyde, og det provenu, disse skaber.

Fællesforetagendet skal indgå en aftale med Det Europæiske Rumagentur, idet

1. Rumagenturet får til opgave at udføre de nødvendige aktiviteter i udviklingsfasen i relation til Galileos rumsegment og tilhørende jordsegment. Fællesforetagendet skal stille de nødvendige midler herfor til rådighed, som Det Europæiske Rumagentur får ansvaret for at administrere.

2. Europa-Kommissionen får til opgave at sikre Fællesskabets finansielle interesser gennem en effektiv kontrol.

3. aftalen fastlægger procedurerne for gennemførelsen af Galileo-programmet, herunder navnlig de aktiviteter, der igangsættes af Det Europæiske Rumagentur i relation til programmet og som ikke finansieres af midler, som stilles til rådighed af Fællesforetagendet.

Herudover kan Fællesforetagendet på basis af et offentligt udbud indgå kontrakt om levering af ydelser med private virksomheder eller et konsortium af private virksomheder, navnlig med henblik på en overordnet plan for programmets finansiering, herunder den private sektors inddragelse i finansieringen af igangsætningsfasen.

Fællesforetagendet skal ifølge forslaget bestå af følgende organer:

a) Et Administrativt Råd bestående af medlemmerne af Fællesforetagendet, som skal træffe de overordnede beslutninger vedrørende gennemførelse af programmet og overvåge udførelsen af dette. Det administrative Råd skal bl.a. udpege en direktør for Fællesforetagendet, vedtage finansielle regler for Fællesforetaget, godkende årlige rapporter om programmets status og den finansielle situation samt godkende årlige budgetter og godkende større ændringer i gennemførelsen af programmet. Rådet træffer som udgangspunkt afgørelse med simpelt stemmeflertal, idet Kommissionen og Det Europæiske Rumagentur hver tildeles 30 stemmer og øvrige medlemmer et antal stemmer, der står i forhold til den kapital, de har indskudt. Dog kræves et kvalificeret flertal på 75 % for så vidt angår beslutninger om større ændringer i gennemførelsen af programmet, vedtagelse af budgettet, vedtagelse af finansielle regler, optagelse af nye medlemmer, Fællesforetagendets opløsning og ændringer af Fællesforetagendets statutter. Det Administrative Råd skal mødes mindst to gange årligt.

b) En Eksekutivkomité bestående af en repræsentant for Europa-Kommissionen, en repræsentant for Det Europæiske Rumagentur og en repræsentant, der udpeges af Det Administrative Råd. Eksekutivkomiteen skal navnlig rådgive Det Administrative Råd om status for programmet på basis af regelmæssige rapporter, kommentere og fremlægge forslag for Det Administrative Råd angående programmets omkostninger og dets budget samt godkende udbudsprocedurer og procedurerne for tildeling af kontrakter i overensstemmelse med de af Det Administrative Råd fastlagte regler herfor. Eksekutivkomiteen skal mødes mindst én gang om måneden.

c) En Direktør, der udpeges af Det Administrative Råd på forslag fra Europa-Kommissionen, og som skal varetage den daglige ledelse af Fællesforetagendet, herunder opdatering af programmets udviklingsplan og omkostningsoverslag, udarbejdelse af forslag til årligt budget samt udarbejdelse af årlige rapporter om programmets aktuelle status og finansielle situation.

De finansielle regler for Fællesforetagendet, som vedtages af Det Administrative Råd, skal indeholde de overordnede regler om bl.a. præsentation og struktur for programmets skønnede omkostninger og det årlige budget, implementering af det årlige budget og intern økonomisk kontrol, betalingsmetoder vedrørende bidrag fra medlemmerne af Fællesforetagendet og procedurerne for udbud.

Fællesforetagendet oprettes for en periode på fire år, som kan forlænges indtil det tidspunkt, hvor den indgåede aftale mellem Fællesforetagendet og ESA er opfyldt.

## **2. Gældende dansk ret**

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

## **3. Høring**

Følgende myndigheder og organisationer er hørt: Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik samt Specialarbejderforbundet i Danmark.

Dansk Transport og Logistik har oplyst, at man ingen bemærkninger har til forslaget og fortsat finder, at projektet vil have stor betydning for det europæiske transporterhverv.

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

Forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser i Danmark, ligesom etablering af et fællesforetagende ikke i sig selv vil have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

## **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet omtales ikke af Kommissionen. Etablering af et civilt satellitnavigationssystem er imidlertid et projekt af en størrelsesorden, der alene giver mening på fællesskabs- (eller globalt) niveau.

## **6. 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, den 30. marts 2001 og den 22. juni 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. Endvidere henvises til grundnotat af 18. juli 2001.

## **Dagsordenspunkt 12: Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik. KOM(2001) 370.**

*Nyt notat.*

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

Kommissionen har den 12. september 2001 vedtaget en Hvidbog med titlen 'Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg'.

Hvidbogen er opdelt i 4 hovedafsnit;

1. Justering af balancen mellem de forskellige transportformer
2. Eliminering af flaskehalse
3. Forbrugerne i transportpolitikens midtpunkt
4. Styring af transportens globalisering

Hvidbogen tager bl.a. afsæt i at transport er en nøglefaktor i en moderne økonomi. Men der er ifølge Kommissionen en permanent modsætning imellem samfundet, der på den ene side kontinuerligt kræver mere mobilitet og på den anden side den offentlige holdning, som er blevet mere intolerant over for kroniske forsinkelser og ringe kvalitet inden for de forskellige transporttydelser.

Kommissionens målsætning med Hvidbogen er at fremkomme med forslag til, hvordan der kan etableres et effektivt, sikkert og bæredygtigt transportsystem.

Det konstateres, at det indre marked for transport stort set er gennemført, undtagen for jernbanetransport. Uanset dette er der behov for en mere harmoniseret udvikling af en fælles europæisk transportpolitik, for at løse problemerne med:

1. Ulige vækst i de forskellige transportformer
2. Stigende trængsel på hovedveje, jernbanenettet, i byerne og i lufthavnene
3. Negative effekter på miljøet og det offentlige helbred samt et betydeligt antal færdselsulykker.

Hvidbogen indeholder omkring 60 specifikke bud på, hvilke aspekter/forslag, man bør fokusere på i fremtidens europæiske transportpolitik. De specifikke forslag fordeler sig indenfor nedenstående hovedområder:

1. Yderligere liberalisering og forbedring af jernbanen
2. Forbedret kvalitet indenfor vejtransportsektoren
3. Fremme af transport ad sø- og indre vandveje
4. Sikring af balance imellem vækst i lufttransport og miljøet
5. Realisering af intermodal transport
6. Etablering af det transeuropæiske netværk
7. Forbedring af færdselssikkerheden
8. Indførelse af politikker for effektiv betaling for transportrelaterede ydelser
9. Anerkendelse af brugernes rettigheder og forpligtelser



10. Udvikling af bymæssig transport

11. Teknologisk forskning

12. Håndtering af globaliseringens effekter

### **Ændring af balancen mellem de forskellige transportformer**

For at kunne ændre den eksisterende balance imellem de forskellige transportformer er det nødvendigt, at konkurrencen imellem disse reguleres i øget omfang. Den kraftige vækst i vej- og lufttransport skal begrænses og miljøvenlige transportformer, som eksempelvis jernbanen skal have forbedrede konkurrencevilkår således, at de reelt bliver konkurrencedygtige alternativer.

For vejtransportens vedkommende foreslår Kommissionen, at kvaliteten skal forbedres, herunder at en restrukturering af sektoren skal fremmes. Dette er nødvendigt, da den hårde konkurrence i sektoren har medført, at det er blevet mere almindeligt, at virksomhederne tilsidesætter hensynet til arbejdsforhold og trafiksikkerhed for at kunne begå sig i konkurrencen. Denne udvikling kan blive forværret yderligere, når udvidelsen af EU har fundet sted, idet denne vil medføre yderligere konkurrence i sektoren grundet de nuværende kandidatlandes lavere omkostningsniveau. Reorganiseringen skal finde sted ved fusioner blandt transportvirksomhederne og ved, at der sker en øget specialisering inden for sektoren.

Kommissionen har fremlagt eller vil fremlægge en række forslag på dette område, primært med fokus på vejtransportens arbejdsforhold samt trafiksikkerheden. Mere specifikt drejer det sig om regulering af arbejdstiden for chauffører, harmonisering af weekendforbud for lastbiler samt introduktion af en fælles chaufførattest.

Kommissionen foreslår desuden, at kontrol- og sanktionssystemet forbedres og vil derfor i slutningen af 2001 fremlægge et forslag til harmonisering heraf med henblik på at fremme en effektiv og ensartet fortolkning af fællesskabets vejtransportlovgivning, forøge omfanget af kontrol af overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser, samt bredere systematisk udveksling af oplysninger om overtrædelser mellem medlemsstaterne.

Endvidere skal der foretages en revision af Fællesskabets jernbaneregulering således, at jernbanesektoren bliver integreret i Det Indre Marked. Det påpeges endvidere, at benyttelsen af infrastrukturen skal optimeres ved, at godstransporten tildeles gode effektive jernbanespor enten ved egen infrastruktur eller ved prioriteret tildeling af kapacitet på de nuværende effektive jernbanespor. Endvidere finder Kommissionen, at servicen inden for sektoren ska l moderniseres. Specielt højhastighedstog anses som værende konkurrencedygtige med andre transportformer for så vidt angår passagertransport.

Konkret vil Kommissionen bl.a. ultimo 2001, som del af den anden jernbanepakke foreslå følgende:

1. Åbning af de nationale godsmarkeder for cabotage
2. Fastsættelse af høje sikkerhedsstandarder, baseret på reguleringer fremsat af et uafhængigt organ og på entydige definitioner af ansvaret for alle de involverede aktører for derved at sikre et funktionsdygtigt marked, når flere forskellige operatører skal dele de samme strækninger på jernbanenettet.
3. Opdatere direktivet for interoperabilitet for at harmonisere de tekniske forudsætninger og forholdsregler for benyttelsen af samtlige enheder på jernbanenetværket for både højhastigheds- og de konventionelle tog.
4. Gradvis åbning af den internationale passagertrafik
5. Promovering af jernbanens ydelser og forbrugernes rettigheder, specielt for så vidt angår kompensation grundet forsinkelser eller ved manglende indfrielse af serviceforpligtelserne.
6. Etablering af et fællesskabsorgan for sikkerhed og interoperabilitet.

En begrænsning af væksten inden for luftfart anses også som en vigtig brik under denne målsætning. Kommissionen vil i relation hertil i 2001 foreslå, at der inden for EU etableres et "fælles europæisk luftrum" i slutningen af 2004. " fælles europæisk luftrum" består af flere delelementer. Eksempelvis en regulerende ramme der sikrer, at fly som krydser medlemsstaternes luftrum, følger harmoniserede procedurer, og anvender ensartede regler for benyttelse af luftrum. Endvidere skal der etableres en mekanisme, der muliggør en fælles civil/militært styring af luftrummet. Der skal påbegyndes en dialog om de sociale aspekter tilknyttet luftfartsområdet. Samarbejdet med Eurocontrol skal forstærkes.

I relation til etableringen af "fælles europæisk lufttrum" påpeger Kommissionen, at en effektivisering af lufthavnene kunne finde sted ved, at reglerne for tildeling af "slots" blev liberaliseret. Desuden peges der på en justering af afgifterne, miljømæssige regler samt øget samarbejde med jernbanen.

Herudover fremhæver Kommissionen, at øget bevidsthed om de miljømæssige konsekvenser er vigtig i relation til luftfart. Disse forpligtigelser har medlemsstaterne imidlertid allerede selvstændigt påtaget sig igennem deres medlemskab af den internationale luftfartsorganisation ICAO. Inden for luftfartsikkerheden har Kommissionen allerede foreslået, at der etableres en europæisk luftfartssikkerheds organisation (EASA) som i så fald vil skulle have ansvaret for certificering af fly m.v.

Endelig skal forholdene for en sammenhængende transport indenfor sø, indenlandske vandveje og jernbane forbedres. Der skal udvikles "motorveje" på havet og havnenes modtagefaciliteter skal forbedres.

Til bedre udnyttelse af bl.a. nærskibsfarten forslår Kommissionen, at der lanceres et nyt EU-støtte program "Marco Polo" til fremme af intermodale initiativer og alternativer til vejtransport. "Marco Polo" programmet forventes igangsat i 2003 med et årligt budget på ca. 30 mio. € frem til 2007, og afløser det nuværende PACT-program for kombineret transport, som udløber i 2001.

### **Eliminering af flaskehalse**

Den vedholdende vækst i transporten i Europa har skabt problemer med fremkommeligheden på de overordnede internationale infrastrukturer navnlig i befolkningstætte områder, ved naturlige grænser (floder, hav, bjerge) samt ved landegrænserne.

Kommissionen konstaterer i hvidbogen, at hvis ikke infrastrukturforbindelserne forbedres og flaskehalsene fjernes, vil det indre marked og den frie bevægelighed for personer og varer ikke kunne realiseres fuldt ud. Problemet med flaskehalse eksisterer på trods af, at Kommissionen allerede i 1993 lancerede en ambitiøs politik for de transeuropæiske net (TEN), der bl.a. udgør 14 højt prioriterede infrastrukturprojekter i EU.

I 1996 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet de første retningslinier for udviklingen af det transeuropæiske net. Heri blev yderligere en række projekter af fælleseuropæisk interesse identificeret. Hovedparten af EU's infrastruktur midler (dvs. midler fra EU's TEN-budgetlinie, samhørighedsfonden og strukturfondene) samt lån fra den europæiske investeringsbank (EIB) går til disse projekter. Trods dette er det transeuropæiske net langt fra færdigudbygget. Kun knap 20 % af den planlagte infrastrukturudbygning i retningslinierne fra 1996 er blevet gennemført.

Derfor foreslår Kommissionen en revision af retningslinierne af to omgange. Den første revision, der forventes præsenteret på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 15.-16. oktober 2001, skal tjene det formål at forbedre og færdiggøre det eksisterende net. Desuden ønsker Kommissionen at fremme syv nye højt prioriterede infrastrukturprojekter, herunder en fast forbindelse over Femern Bælt.

Mange af de store infrastrukturprojekter på det transeuropæiske net består af tunnelstrækninger, og forbedring af tunnelsikkerhed er således også en vigtig del af forbedringen af det transeuropæiske net. Kommissionen planlægger i den forbindelse at fremlægge et direktiv om harmonisering af minimumsstandarder for tunnelsikkerhed.

Udover Medlemsstaternes egen finansiering af det transeuropæiske net bidrager EU med fællesskabsmidler. Højest 10 % af anlægsudgifterne kan i dag dækkes af EU. Erfaringen viser, at den begrænsede EU-støtte ikke er et tilstrækkeligt incitament til fremme af investeringer i grænseregioner, og Kommissionen foreslår at hæve støttesatsen til 20 % for "kritiske" projekter med høj merværdi for det transeuropæiske net, men med ringe samfundsøkonomisk værdi for det enkelte land. Dette vil navnlig berøre visse grænseoverskridende jernbaneprojekter.

Den næste revision i 2004 vil være mere omfattende, og introducere nye begreber som "vand-motorveje" samt fokusere på lufthavnskapacitet og europæiske infrastrukturer i EU-kandiderende lande.

Endvidere foreslår Kommissionen, at der skabes mulighed for at medlemslandene kan opkræve særligt høje afgifter af eksisterende infrastruktur som bidrag til finansiering af især ny jernbaneinfrastruktur.

### **Forbrugerne i transportpolitikens midtpunkt**

Hvidbogen konstaterer, at det er påkrævet at sænke antallet af trafik ulykker. Specielt inden for vejtransport er der foruroligende mange ulykker, hvilket også er til skade for samfundsøkonomien. Målsætningen er på den baggrund at have halveret antallet af ulykker i 2010. Midlerne er bl.a. harmonisering af regler og bøder/straffe for alle køretøjer på det transeuropæiske motorvejsnetværk. Kommissionen finder harmoniseringer hensigtsmæssige, bl.a. vedrørende visse vejskilte og

-signaler, samt promillegrænser. Desuden anbefaler Kommissionen, at der udarbejdes en liste over de farligste "black spots" i fællesskabet, således at man som et minimum sikrer, at der er ordentlig skiltning ved de identificerede steder.

Kommissionen anser ligeledes benyttelse af ny teknologi som en metode til at kunne indfri målsætningen om en halvering af antallet af dødsulykker i trafikken. Eksempelvis nævnes automatisk kørevejledning, hurtigere domsfældelse efter ulykker samt indførelse af de "sorte bokse" i køretøjer. De "sorte bokse" anses at kunne være medvirkende til en forbedret forståelse for årsagen til trafikuheld samt have en præventiv indvirkning på føreren af køretøjet.

Kommissionen lægger dog vægt på, at det i høj grad er medlemsstaterne, i henhold til subsidiaritetsprincippet, der har et stort medansvar for, at man kan opfylde den nævnte målsætning.

Forbrugernes bevidsthed om, hvad de forskellige transportformer koster samfundet, er uklar, hvilket skal forbedres. Prisen for en given transportydelse skal afspejle ydelsens eksterne omkostninger. Hermed menes de omkostninger, som den pågældende transportform påfører samfundet, eksempelvis trafikuheld, luftforurening, støj og trafikpropper.

På mange af Europas motorveje skal der betales en pris for at benytte den pågældende strækning. I denne henseende er det uheldigt, at man ikke kan benytte den samme betalingsform, eller at betalingsformerne i det mindste er kompatible. På den baggrund vil Kommissionen i 2002 fremsætte et direktivforslag, der skal indeholde en garanti om interoperabilitet mellem de forskellige betalingssystemer på vejnettet.

Kommissionen bemærker i forlængelse heraf, at den ikke finder det nødvendigt at ændre det eksisterende afgiftsniveau for køretøjer. Den påpeger derimod, at det i højere grad er afgiftsstrukturen, som bør ændres radikalt, således at eksterne og infrastrukturrelaterede omkostninger reelt afspejles i prisen.

Kommissionen vil i 2001 foreslå et rammedirektiv, som indeholder de overordnede principper for infrastrukturafgift systemet og en fælles metode til beregning af denne.

Kommissionen fremhæver, at når eksterne omkostninger inddrages i prisen, vil det ofte medføre højere udgifterne til den benyttede infrastruktur. Kommissionen finder det tillige hensigtsmæssigt, at overskuddet benyttes til etablering af nye infrastrukturprojekter, som er mere miljøvenlige, da det vil medvirke til en yderligere reduktion af samfundets eksterne omkostninger.

Den manglende harmonisering af brændstofafgifterne forhindrer i følge Kommissionen Det Indre Marked i at fungere optimalt. Kommissionen påpeger, at det ville være hensigtsmæssigt, såfremt man på kort sigt harmoniserede brændstofafgifterne på den brændstof, der benyttes i kommercielt øjemed. På længere sigt ville en harmonisering for alle brugere af de forskellige brændstoftyper være at foretrække.

## **Styring af transportens globalisering**

Med den fremtidige udvidelse af EU for øje er spørgsmålet om den globale transport et centralt aspekt. Kommissionen påpeger, at Europa har behov for at tage sin rolle i det internationale system op til fornyet overvejelse, såfremt man skal indfri målsætningen om at udvikle et mere bæredygtigt transport system.

Kommissionen fremhæver, at det bl.a. er nødvendigt at få afklaret den fremtidige finansiering af ISPA (instrument for pre-accession policies), idet de nuværende tilgængelige midler ikke er tilstrækkelige.

Kommissionen finder det endvidere formålstjenligt, at EU i højere grad, end det er tilfældet i dag, taler med én stemme i internationale fora. Desuden finder Kommissionen det ikke hensigtsmæssigt, at hvert medlem af EU selvstændigt forhandler luftfartsforhold med tredjelande i stedet for at EU gør dette på vegne af medlemsstaterne som en samlet enhed.

Kommissionen har udarbejdet en tidsplan, for hvornår de specifikke målsætninger forventes indfriet. Kommissionen vil således i 2005 foretage en overordnet vurdering af, hvordan implementeringen af Hvidbogens fremlagte forslag forløber.

## **2. Høring**

Hvidbogen er sendt i høring hos en række myndigheder og interesseorganisationer. Der har endvidere været afholdt et informationsmøde med disse. Høringssvarene er endnu ikke modtaget.

## **3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.**

Hvidbogen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsmæssige konsekvenser.

## **4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.**

Hvidbogen indeholder ca. 60 forslag, hvor der ifølge Kommissionen er behov for tiltag på fællesskabsniveau med henblik på at sikre et sammenhængende og bæredygtigt europæisk transportsystem. Samtidig anfører Kommissionen, at der på visse områder, f.eks. transport i byerne, er behov for en indsats på nationalt og regionalt niveau i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Fra dansk side er man enig i, at der er behov for indsatser såvel på fællesskabsniveau som nationalt og regionalt i de enkelte medlemsstater.

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

Hvidbogen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

### **Dagsordenspunkt 13: (evt.) Forslag til beslutning om revision af beslutning nr. 1692/96 om retningslinierne for udviklingen af det transeuropæiske netværk. (TEN).**

*Nyt notat.*

Det forventes, at Kommissionen vil fremlægge et forslag til fælles beslutning om revision af retningslinierne for udvikling af de transeuropæiske transportnet i første halvdel af oktober 2001. Forslaget er endnu ikke modtaget.

I henhold til traktaten er Fællesskabet forpligtet til at bidrage til etablering og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiområdet.

Retningslinierne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) beskriver de overordnede kriterier, der definerer infrastrukturprojekter af fælles interesse samt målsætninger om fremme af sikkerhed, mobilitet, miljø og beskæftigelse. Desuden er der i retningslinierne et kortbilag, som angiver nettene af fælles interesse.

Revisionen af retningslinierne skal ifølge art. 21 i de gældende retningslinier (Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996) foregå hver femte år, således at retningslinierne tilpasses den økonomiske og teknologiske udvikling. Der forventes også en vis tilpasning i forhold til Amsterdam-traktaten fra 1998.

Det forventes, at Kommissionen foreslår syv nye højt prioriterede projekter udover de 14 projekter, der er indeholdt i de nuværende retningslinier (hvoraf de tre er færdiggjort). Bl.a. en fast forbindelse over Femern Bælt forventes opført på listen over højt prioriterede projekter.

Kortbilagene til retningslinierne forventes kun justeret i mindre grad, således at kortene ajourføres i forhold til færdiggjorte strækninger.

Det forventes desuden, at Kommissionen vil foreslå at hæve satsen for EU's deltagelse i projekter til 20% for "kritiske" projekter med høj merværdi for det transeuropæiske net, men med ringe samfundsøkonomiske rentabilitet for det enkelte land. Det vil mere specifikt berøre de grænseoverskridende jernbaneprojekter, der skal skabe forbindelse over naturlige barrierer, det være sig bjergkæder eller sunde og bælter.

Forslaget skal vedtages under proceduren for fælles beslutningstagen.

### **Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer. KOM(2001) 318.**

*Nyt notat.*

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

Direktivforslaget er modtaget i Rådssekretariatet den 18. juni 2001 og er fremsat under henvisning til artikel 71 EF, og vedtages efter artikel 251 EF, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Formålet med direktivforslaget er at udvide den allerede eksisterende ordning om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere i køretøjer i klasse M3 (busser over 5 t) og N3 (lastbil over 12 t), til ligeledes at gælde for køretøjer i klasse M2 og N2, således at alle busser og lastbiler forsynes med hastighedsbegrænsere. Der gælder visse undtagelser fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere, særligt motorkøretøjer, der benyttes af nødtjenester, til videnskabelige forsøg o.a. Direktivforslaget vil medføre, at køretøjer forsynet med en hastighedsbegrænsere ikke kan køre mere end 105 km/t for busser og 90 km/t for lastbiler.

Direktivforslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen yderligere.

Kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere vil gælde for alle fabriksnye køretøjer fra 1. januar 2004, og der er krav om eftermontering i køretøjer registreret mellem den 1. januar 2001 og den 1. januar 2004 senest den 1. januar 2005 (dog 1. januar 2006, såfremt køretøjerne udelukkende anvendes til indenlandsk kørsel).

## **2. Gældende dansk ret**

Reglerne om hastighedsbegrænsere fremgår af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser.

## **3. Høring**

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af de berørte organisationer:

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks TransportForskning, Dansk Teknologisk Institut, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Forbrugerstyrelsen, FORCE Institutet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Følgende organisationer og myndigheder har bemærkninger til direktivforslaget:

Dansk Transport og Logistik (DTL) støtter forslaget, idet organisationen finder, at forslaget styrker færdselssikkerheden og er til fordel for miljøet. Endvidere ser DTL forslaget som en led i processen frem mod mere ensrettede og enkle regler på området for tunge køretøjer.

Danmarks TransportForskning finder forslaget velegnet af trafikikkerhedsmæssige grunde.

De Danske Bilimportører anfører, at der vil opstå problemer for visse køretøjer af klasse M2, der med fritagelse for registreringsafgift anvendes til handicapkørsel mv. Såfremt der for disse køretøjers vedkommende stilles krav om hastighedsbegrænsende anordninger, vil det ikke længere være muligt at markedsføre disse køretøjer til de særlige kundegrupper, der er omtalt i lov om registreringsafgift.

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

Direktivforslaget vil ikke kræve lovændringer. Ved gennemførelsen af direktivet bør færdselsloven eventuelt ændres således, at der indføres en hastighedsgrænse for så vidt angår busser med en tilladt totalvægt på under 3500 kg, i modsætning til nu, hvor udelukkende busser over 3500 kg i henhold til færdselsloven har en hastighedsgrænse på 80 km/t.

Forslaget har ikke statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

## **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes at ville have en positiv indflydelse på færdselssikkerheden og derved medføre en reduktion af antallet af ulykker i trafikken samt have en positiv indflydelse på miljøet.

Forslaget pålægger ejere af små lastbiler og små busser en begrænset merudgift i forbindelse med køb af nye køretøjer samt eftermontering af hastighedsbegrænsere.

I forbindelse med den igangværende ændring af direktivet om periodisk syn, hvorefter der indføres en pligt til funktionskontrol af hastighedsbegrænsere, vil dette forslag medføre, at der skal foretages kontrol på yderligere køretøjer. Denne kontrol forventes udført af Statens Bilinspektion.

## **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at målsætningerne for den foreslåede foranstaltning, nemlig indførelse af ændringer i Fællesskabsdækkende systemer for montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af store køretøjer, ikke i tilstrækkelig grad opnås af medlemsstaterne alene, men bedre opnås af Fællesskabet på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Endvidere anfører Kommissionen, at direktivforslaget er begrænset til mindstekrav for at nå de pågældende mål og går ikke videre, end det er nødvendigt med henblik herpå.

Den danske regering kan tilslutte sig Kommissionens synspunkter.

## **7. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget**

Der henvises til grundnotat af 16. juli 2001 samt supplerende grundnotat (høringsnotat) af 18. september 2001.

## **Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om uddannelse af chauffører til transport af gods og passagerer ad vej. KOM (2001) 56.**

*Revideret notat.*

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

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport indeholder i artikel 5 de krav, der stilles til det medfølgende personale, herunder uddannelseskraft, som kun stilles for en lille del af erhvervschaufførerne. Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport ad landevej fastsætter de minimumskrav, som en erhvervsuddannelse skal indeholde.

Kommissionen finder, at Rådets direktiv 76/914/EØF og Rådets forordning 3820/85/EØF har bidraget til øget harmonisering af bestemmelserne om erhvervsuddannelsen.

Kommissionen finder dog, at der fortsat er visse forskelle mellem medlemsstaternes lovgivninger, og at der derfor er behov for en mere vidtgående harmonisering for at gennemføre Fællesskabets politikker med hensyn til arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden, den frie udveksling af tjenesteydelser og den fælles transportpolitik.

Kommissionen konkluderer, 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 efter 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. Fra direktivet er dog undtaget transport med en række nærmere angivne køretøjer.

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 den efter- og videreuddannelse, der er nærmere beskrevet i et bilag til direktivforslaget.

Grunduddannelsen 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 fornuftig kørsel med hovedvægten på sikkerheden, anvendelse af transport- og færdselsregler og sociale regler, samt begreberne sundhed, sikkerhed, service og logistik. I forslaget 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 280 timer for den fælles del og 140 timer for den specifikke del, i alt 420 timer.

Minimumsgrunduddannelsen skal have samme indhold som den fuldstændige grunduddannelse, således som den er defineret i bilaget til forslaget. Den eneste forskel på de to uddannelser er uddannelsens varighed og detaljeniveauet i de emner, der undervises i.

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.

Således skal erhvervschauffører til godstransport med kørekort til lastbil (kategori C og CE) kunne udøve erhvervet fra det fyldte 18. år med fuldstændig grunduddannelse og fra det fyldte 21. år med en minimumsgrunduddannelse.

Erhvervschauffører til personbefordring med kørekort til bus (kategori D og DE), kan med en fuldstændig grunduddannelse fra det fyldte 18 år udføre rutekørsel på en strækning, der ikke overstiger 50 km og fra det fyldte 21. år udøve erhvervet uden begrænsning. Hvis den pågældende kun har minimumsgrunduddannelsen, er alderskravet 24 år for udøvelse af erhvervet med kørekort til kategori D og DE.

Begge uddannelser afsluttes med en eksamen efter gennemførelse af den fælles uddannelse, og efter gennemførelse af den specifikke uddannelse, der gennemføres i en virksomhed eller en godkendt uddannelsesinstitution, udstedes henholdsvis et minimumsgrunduddannelsesbevis eller et kvalifikationsbevis for den fuldstændige grunduddannelse.

Der tages i forslaget hensyn til erhvervede rettigheder, idet 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.

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

For så vidt angår den erhvervmæssige efter- og videreuddannelse, er det i bilaget anført, at den skal have en varighed af 35 timer hvert 5. år, og at uddannelsen tilrettelægges efter den pågældende chaufførprofil på grundlag af en evalueringssamtale. Derved åbnes mulighed for at udbyde og repetere visse punkter i grunduddannelsesprogrammet, som er blevet identificeret under evalueringssamtalen.

Chaufføren vil ved afslutningen af efteruddannelsen få et efter- og videreuddannelsesbevis.

Det foreslås, at den kompetente myndighed på grund af det bevis, der udstedes, indfører en fællesskabskode på den pågældendes kørekort. Derved bliver det ikke nødvendigt, at de administrative myndigheder, politiet samt erhvervschaufførerne skal udstede, kontrollere og være i besiddelse af supplerende dokumenter.

Undervisningen i den fælles del af grunduddannelsen og i efter- og videreuddannelsen skal godkendes af den kompetente myndighed. Den kompetente myndighed skal bl.a. godkende uddannelsen og sikre, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskrav vedrørende erhvervsuddannelse og tager hensyn hertil. Underviserne skal have mindst 5 års erhvervs erfaring, have gennemgået den fuldstændige grunduddannelse og efter- og videreuddannelsen og være i besiddelse af undervisningskundskaber og pædagogisk viden.

## 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 forbindelse med udførelse af personbefordring, stilles der ved udførelse af erhvervmæssig personbefordring udover krav om kørekort til bus (kategori D), krav om kørekort til erhvervmæssig personbefordring. Det skal bemærkes, at kørekort til kategori D og DE først kan erhverves i Danmark, når den pågældende er fyldt 21 år.

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

## 3. Høring

Færdselsstyrelsen har 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 Logistiskole, Amsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, 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 chaufføruddannelses er 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 erhvervmæssig personbefordring og ikke-erhvervmæssig personbefordring, er omfattet, hvilket ikke fremgår tilstrækkeligt klart af direktivforslaget.

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

TUR har nogle 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 underviserens 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 definitionen af, hvem der er omfattet, bør tydeliggøres, at kravet om kørekort for at gennemføre uddannelsen er u hensigtsmæssigt, og at vægtningerne 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 sådan 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 udfører 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.

Hærens Logistiskole udtaler, at det for chaufførerne i forsvaret vil være tilstrækkeligt med kørekort og i fornødent omfang efteruddannelse vedrørende farligt gods og betjening af kran. (Det kan oplyses, at forslaget ikke gælder for transport med køretøjer, der benyttes af forsvaret (de væbnede styrker)).

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 vil formentlig kræve ændring af færdselsloven. Det bemærkes, at loven allerede i et vist omfang 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.

Der har til belysning af direktivforslagets samfundsøkonomiske konsekvenser været nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra Arbejdsministeriet, Arbejdsmarkedsstyrelsen, Undervisningsministeriet, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen.

Arbejdsgruppens opgave har været at fastlægge, hvor mange personer, der vil blive omfattet af direktivforslagets uddannelseskra, og derefter beregne de økonomiske konsekvenser af direktivforslaget. På grund af utilstrækkelige og usikre oplysninger har gruppens beregninger karakter af grove skøn. Arbejdsgruppen har på det foreliggende grundlag vurderet, at den samlede årlige udgift til implementering af direktivforslaget groft kan skønnes til at udgøre mindst 365 mio. kr. i det nuværende prisniveau. Hertil kommer evt. udgifter til kontrol og etablering af nye administrative systemer.

Det har ikke været muligt på baggrund af de økonomiske beregninger over den forventede udgift ved gennemførelse af direktivforslaget at foretage en nærmere vurdering af effekten af den foreslåede uddannelse, herunder af de samfundsøkonomiske fordele, som forslaget måtte indebære.

#### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.**

Forslaget rummer på den ene side tiltag, der muligvis vil nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger og mindske miljøforureningen ved mere økonomisk kørsel. På den anden side vil det 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 vejtransport i EU, vurderes det fra dansk side at de omhandlede tiltag er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

#### **7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.**

Der er oversendt grundnotat til Folketinget Europaudvalg den 26. april 2001. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 til orientering.

**Dagsordenspunkt 16: (evt.) Revision af forordning nr. 3820/85/EF vedrørende harmonisering af visse sociale bestemmelser i forbindelse med transport ad vej.**

*Nyt notat.*

I forbindelse med opnåelsen af politisk enighed på transportministerrådsmødet i december 2000 om forslaget til et særdirektiv vedrørende arbejdstid på vejtransportområdet gav Kommissionen tilsagn om, at den vil fremlægge forslag til revision af Rådets forordning 3820/85/EØF, der fastsætter regler for den maksimale arbejdstid og hvileperiodernes længde for førere af køretøjer til godst ransport eller personbefordring (køre- og hviletid).

Forslaget er endnu ikke modtaget, men hovedsigtet forventes at være at forenkle, opdatere den og sikre en effektivt gennemførelse af forordning nr. 3829/85.