

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.

3. december 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges notat om de punkter, der forud for rådsmøde (transport og telekommunikationsministre, land- og lufttransportdelen) den 6.-7. december 2001 forventedes optaget på dagsordenen.

TRAFIKMINISTERIET  
3. kontor  
MW/RNo

J.nr. 121-34  
november 2001

Rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 6.-7. december 2001

Aktuelt notat:

Land- og lufttransport

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik. KOM(2001) 370.3	
Dagsordenspunkt 4: Marco Polo – forslag til forordning vedrørende et program til fremme af kombineret transport (nyt PACT-program).....	9
Dagsordenspunkt 5 a: Galileo - forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende. KOM(2001) 336.....	10
Dagsordenspunkt 5 b: Galileo – frigivelse af et beløb fra det afsatte budget til brug for det transeuropæiske net (450 millioner •).....	13
Dagsordenspunkt 6: Spørgsmål vedrørende sikkerheden i civil luftfart .....	17
a) Forslag til forordning om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. KOM(2001) 575	
b) Rapport fra Ad Hoc-gruppen vedrørende sikkerhed i luftfarten.	
c) Forberedelse af konferencen i den internationale luftfartsorganisation ICAO.	
Dagsordenspunkt 7: Kommissionens meddelelse vedrørende følgerne for luftfartsbranchen af terrorangrebene i USA, KOM(2001) 574 final.....	21
Dagsordenspunkt 8: Forslag til forordning om støj fra flyvemaskiner. ....	23
Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM(2000) 847.....	24
Dagsordenspunkt 10: Forslag til direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer. KOM(97) 382.....	27
Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2000) 121.....	30
Dagsordenspunkt 12: Transatlantiske forbindelser på luftfartsområdet (TCAA).....	32
Dagsordenspunkt 13: Forslag til direktiv om uddannelse af chauffører til transport af gods og passagerer ad vej. KOM (2001) 56. ....	33

Dagsordenspunkt 14: Forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport KOM(2001) 573.....	39
Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet. KOM(2001) 318.....	47
Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.....	50
Dagsordenspunkt 17: Sikkerhed i tunnellerne.....	54

### **Dagsordenspunkt 3: 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;

- Justering af balancen mellem de forskellige transportformer
- Eliminering af flaskehalse
- Forbrugerne i transportpolitikens midtpunkt
- Styring af transportens globalisering

Hvidbogen tager bl.a. afsæt i at transport er en nøgelfaktor 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:

- Ulige vækst i de forskellige transportformer
- Stigende trængsel på hovedveje, jernbanenettet, i byerne og i lufthavnene
- 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:

- Yderligere liberalisering og forbedring af jernbanen
- Forbedret kvalitet indenfor vejtransportsektoren

- Fremme af transport ad sø- og indre vandveje
- Sikring af balance imellem vækst i lufttransport og miljøet
- Realisering af intermodal transport
- Etablering af det trans-europæiske netværk
- Forbedring af færdselssikkerheden
- Indførelse af politikker for effektiv betaling for transportrelaterede ydelser
- Anerkendelse af brugernes rettigheder og forpligtelser
- Udvikling af bymæssig transport
- Teknologisk forskning
- Håndtering af globaliseringens effekter

## 2. Høring

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er generelt enig i Kommissionens analyser og målsætninger. AE foreslår, at man bør omlægge afgifterne vedr. vejtransporten så de i højere grad bliver knyttet til antal kørte kilometer i stedet for faste årlige afgifter.

AE påpeger, at investeringerne i transportsektoren i højere grad bør rettes mod jernbanen frem for vejene for derved at skabe den fornødne infrastrukturkapacitet. AE foreslår endvidere, at faste forbindelser fritages for billetmoms på lige fod med færgeforbindelserne.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe (DRF) bifalder Kommissionens hensigt om at fremme nærskibsfarten. Ikke desto mindre finder DRF anledning til bekymring, dels fordi hvidbogen fejlagtigt beskriver nærskibsfart som en sektor i ringe tilstand, men primært fordi skibsfart ikke behandles som en industri i sig selv, men derimod som et middel til at løse transportproblemerne på land. Derved vurderes forslagene for nærskibsfarten alene efter deres effekt på den modale fordeling i EU.

DRF finder det afgørende, at EU's statsstøttere regler bevares, hvilket særligt gælder tonnageskatteordningerne. DRF påpeger endvidere, at man bør være yderst varsom med at udpege enkelte ruter eller havnepar, som særligt privilegerede på bekostning af andre, idet subsidierede sømotorveje ikke kan anbefales. DRF fremhæver hernæst, at container- og andre standarder skal ses i et bredt internationalt perspektiv og ikke kun i et EU perspektiv.

DRF tilslutter sig Kommissionens forslag om, at mindre statsstøtte ikke nødvendigvis skal notificeres, under forudsætning af, at det begrænses til tilfælde, hvor der ikke er nævneværdig kommerciel interesse.

DRF understreger, at det igangværende arbejde i ILO vedrørende sociale forhold må være basis, og man må derfor afstå fra at lade overenskomstforhold indgå i havnestatskontrollens arbejde. F.s.v.a. repræsentationen i IMO finder DRF, at det er bedre at have 15 stemmer frem for en enkelt fælles EU stemme. Kommissionens intention om at iværksætte en bred konsultation for at komme illegal immigration støttes.

Dansk Cyklist Forbund (DCF) finder det vigtigt, at EU vil sætte sig som mål at reducere antallet af trafikdræbte frem til 2010 med 50 procent. Dog er DCF skuffet over, at cykling har fået så ringe placering i hvidbogen, som det er tilfældet. DCF finder på den baggrund, at den danske strategi for sikker cykeltrafik bør blive en del af hvidbogen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er enig i hvidbogens overordnede målsætning om, at der skal gøres en indsats for at undgå mere trængsel og flere miljøgener for EU's befolkning. DTL anfører dog, at det er uhyre vanskeligt og ej heller ønskeligt bryde den direkte sammenhæng mellem økonomisk vækst og vækst i transportarbejdet.

DTL finder, at Kommissionen begår en stor fejl ved ensidigt at forsøge at løse transportproblemerne inden for transportsektoren selv, idet skabelsen af et bæredygtigt transportsystem indbefatter, at transportpolitikken ses i sammenhæng med øvrige politikker i samfundet.

DTL tror ikke på jernbanerne som den store problemknuser. Desuden er den kraftige fokusering på afgifter med det formål at tvinge mere gods over på jernbaner og skibe en helt urealistisk fremgangsmåde. DTL er dog, enig i, at afgifterne på transportvirksomhederne i EU bør ensartes.

DTL finder det stærkt problematisk, at "pricing" i første omgang kun skal gælde vejtransport og kun lastbiler og først gradvis andre transportformer. DTL har den samme holdning, når det gælder muligheden for krydssubsidiering.

DTL foreslår, at der gives tilladelse til benyttelse af større containere og vogntog, samt at der investeres i forbedret vejinfrastruktur ved de nuværende flaskehalse på vejnettet.

De samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder det positivt, at Kommissionen vil promovere benyttelsen af offentlige befordringsmidler. Dog finder DSI det ønskeligt, såfremt hvidbogen i langt højere grad og på en meget mere konkret måde også beskæftigede sig med tilgængelighedsproblematikken relateret til benyttelsen af offentlige transportmidler.

Det Centrale Handicapråd havde gerne set, at de problemstillinger, som personer med funktionsnedsættelser kan have i forbindelse med befordring, havde været medtaget i hvidbogen. I den forbindelse henvises der til FN's standardregler om lige muligheder for handicappede.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) er skuffede over, at Kommissionen kan mene, at planøkonomiske løsninger, såfremt de er mulige i Fællesskabet, kunne løse problemet vedr. afkobling mellem økonomisk vækst og vækst i transport, og at Kommissionens fokusering på afkobling alene i forhold til vækst på transportområdet er for snæver, idet man bør se på landenes samlede bidrag til drivhuseffekten. ETU er endvidere uenig i beregningerne for andelen af godstransport med jernbane i EU i forhold til USA.

ETU efterspørger "bottom up" initiativer på miljøområdet. Sådanne initiativer kunne gøre det muligt for den enkelte virksomhed at beregne miljøpåvirkningen af virksomhedens godstransporter i den samlede godstransportkæde. ETU finder endvidere, at initiativer der giver transportører lov til at overvælde prisstigninger på eks. brændstof, er i strid med fornuftige aftaleretlige principper. ETU har også vanskeligt ved at se det hensigtsmæssige i at stille forslag om en profession som fragtkoordinatorer.

ETU er desuden betænkelig ved krydssubsidiering fra vejafgifterne med henblik på udbygning af jernbaneinfrastrukturen. Dog noteres med tilfredshed, set ud fra et fast forbindelse over Femerbælt synspunkt, at Kommissionen vil stille forslag om at hæve støtten til 20 procent for visse kritiske projekter.

FDM mener, at transportvækst og økonomisk vækst er uløseligt forbundet og tager også afstand fra, at vejtransporten gennem flere afgifter skal betale for investeringer i andre transportformer.

FDM finder ikke, at hvidbogens påstand om, at transportbrugerne ikke allerede betaler de fulde eksterne omkostninger, godtgjort på en troværdig og videnskabelig måde. Det samme er gældende for hvidbogens påstand om, at transportsektorens CO<sub>2</sub> udslip vil stige med 50 procent frem til 2010, hvis intet gøres.

International Transport Danmark (ITD) henviser til DTL's hørings svar.

NOAH-Trafik finder ikke, at intermodalitet har fået den opmærksomhed, som den fortjener. F.s.v.a. TEN bør alle vejprojekter og Femerbæltforbindelsen skrottes, højhastighedstog opgives, og der skal i stedet anlægges godskorridorer.

NOAH foreslår i overensstemmelse med hvidbogen, at der skal anlægges banelinjer, der er reserveret til godstrafikken. NOAH finder endvidere, at der skal etableres "rullende motorveje", hvor lastbiler transporteres over afstande på jernbanevogne. Noah er samtidig modstand af privatisering og udlicitering af jernbanerne, ikke mindst da det forstærkede konkurrencetryk vil ramme jernbanerne, da de selv skal betale for deres infrastruktur.

Indenfor vejtransport mener NOAH, at bør der indføres et medvirkeansvar, hvor der påhviler transportkøberen et ansvar for, at kørslen sker fuldt forsvarligt (fart, overlæs, køre/hviletid mm.).

NOAH anfører, at et problem ved udbygning af de indre vandveje til maritime motorveje er, at de ofte passerer sensitive naturområder, hvorfor en eventuel gennemførelse af disse projekter bør ske under hensyntagen til flora og fauna.

NOAH opfordrer kraftigt Kommissionen til ikke at indgå kompromis om de over 30 år gamle amerikanske fly. Flybrændstof skal ikke være undtaget beskatning. Ligeledes mener NOAH, at det er på tide, at flybilletter og -fragt belægges med moms.

NOAH ønsker at der indføres strammere kontrol med bilernes sikkerhedsudstyr, ligesom der skal sættes ind for at fjerne de mange sorte pletter.

Hvidbogen lægger op til en harmonisering af brændstofbeskatningen, hvilket NOAH ikke kan anbefale, da skatter og afgifter hører under medlemslandene. Endvidere mener NOAH, at der bør satses langt mere på at udvikle brint som alternativt drivmiddel.

SAS mener, at reguleringen mellem de forskellige transportformer skal ske på baggrund af kundernes valg og ageren og ikke myndighedernes beslutninger. SAS er positive over for hvidbogens ønske om at udnytte lufthavnenes kapacitet bedre, hvorfor de også støtter den del af forslaget, som fokuserer på åbenhed i processen om fordeling af slots.

SAS finder ikke, at en differentiering af lufthavnsafgifter vil være medvirkende til at effektivisere disse, da kapaciteten i lufthavne med kapacitetsproblemer allerede er fuldt ud udnyttet.

SAS påpeger, at luftfarten allerede ved de nuværende afgiftsstrukturer dækker de eksterne omkostninger, hvorfor man ikke kan støtte, at flybrændstof pålægges skatter.

SAS bifalder ikke hvidbogens forslag om en betydelig forøgelse af compensationen, når der ikke er nok pladser til alle fremmødte passagerer, da det vil modvirke ambitionen om at effektivisere kapacitetsudnyttelsen.

SID finder, at hvidbogen i et vist omfang favoriserer jernbanetransport på bekostning af landevejstransport på et usikkert grundlag, set i forhold til de forsøg der er gjort på at opgøre de eksterne omkostninger ved de to transportformer.

SID udtrykker forundring og kritik af, at de sikkerhedsmæssige aspekter inden for søfart ikke indgår i hvidbogen.

Hvad angår flytransport er SID uenig i, at ICAO bør kunne lægge hindringer i vejen for miljømæssige reguleringer foretaget af medlemslandene.

SID efterlyser en gennemgribende debat om beregninger af de eksterne omkostninger, idet Forbundet i modsætning til Kommissionen er af den opfattelse, at landevejstransporten meget langt hen ad vejen allerede betaler for de eksterne omkostninger, hvilket imidlertid ikke er tilfældet for jernbanerne og den civile luftfart. SID afviser ikke, at afgiftsinstrumentet kan benyttes til at regulere balancen mellem de forskellige transportformer. Samtidig fremhæver SID, at hvis man ønsker at øge eksempelvis transportarbejdet inden for jernbanesektoren af miljømæssige årsager, bør dette anføres direkte som en politisk målsætning frem for at sløre det.

SID foreslår, at der indføres en overgangsperiode, der medfører en kvantitativ begrænsning af antallet af udstedte EU-tilladelser i ansøgerlandene.

Hvidbogen indeholder forslag om, at Kommissionen skal repræsentere medlemslandene i ICAO og IMO, hvilket SID på det kraftigste tager afstand fra.

Transportrådet påpeger, at en overflytning af gods og personer fra vejtransport til sø- og bane-transport naturligvis vil give mindre miljøbelastning, men i det store billede er reduktionspo-

tentialet begrænset, fordi miljøproblemer og trængsel i høj grad vedrører lokal og regional personbiltransport. Transportrådet understreger samtidig, at det ikke er ensbetydende med, at man ikke skal arbejde seriøst med at udnytte jernbanernes kapacitet effektivt.

Policy-rettet transportforskning er et aspekt, som Transportrådet finder, at der fortsat et behov for. Endvidere finder Transportrådet, at initiativer, der sigter på at harmonisere tekniske, sikkerhedsmæssige og sociale standarder og sikrer interoperabilitet mellem trafiksystemer og mellem transportformer, er væsentlige. Det samme gælder udviklingen af fælles metoder til opkrævning af infrastruktur- og kørselsafgifter.

Endelig fremhæver Transportrådet, at der er et væsentligt behov for, at EU gør sin indflydelse gældende i de internationale organisationer. Særligt arbejdet i ICAO med henblik på at omlægge afgiftsstrukturen og på at indføre fælles afgifter på flybrændstof er væsentlig.

### **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.

Der henvises til grundnotat af 5. oktober 2001 vedrørende Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik, KOM(2001) 370, samt til supplerende til grundnotat af 7. november 2001 indeholdende høringssvar.

### **5. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget**

Der henvises til grundnotat af 5. oktober 2001 samt supplerende grundnotat af 7. november 2001.

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 til orientering.

**Dagordenspunkt 4: Marco Polo – forslag til forordning vedrørende et program til fremme af kombineret transport (nyt PACT-program).**

*Nyt notat.*

Europa-Kommissionens forventes at præsentere forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om et nyt EU-støtte program "Marco Polo" til fremme af alternativer til vejtransport d.v.s. bedre udnyttelse af kombinerede transportløsninger, intermodale initiativer og nærskibsfarten.

"Marco Polo" programmet er et led i en langsigtet strategisk politik for bæredygtig mobilitet, der er indeholdt i hvidbogen om EU's transportpolitik, som Europa-Kommissionen fremlagde i september.

Støtteprogrammet afløser det tidligere PACT-program for kombineret transport, som udløber i 2001. "Marco Polo" programmet forventes igangsat i 2003 med et årligt budget på ca. 30 mio. € frem til 2010.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **Dagsordenspunkt 5 a: Galileo - forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende. KOM(2001) 336.**

*genoptrykt 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

- Det Europæiske Fællesskab repræsenteret ved Europa-Kommissionen, som bidrager med et maksimum på 520 mio. €.
- Det Europæiske Rumagentur (ESA), som bidrager med et maksimum på 550 mio. €.

Herudover kan følgende blive medlemmer af fællesforetagendet:

- Den Europæiske Investeringsbank.
- 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

- 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.
- Europa-Kommissionen får til opgave at sikre Fællesskabets finansielle interesser gennem en effektiv kontrol.
- 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 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, den 22. juni 2001 og den 12. oktober 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 5 b: Galileo - frigivelse af et beløb fra det afsatte budget til brug for det transeuropæiske net (450 millioner €).**

*Nyt notat*

### **1. Baggrund**

Den Europæiske Union og Den Europæiske Rumfartsorganisation, ESA, har de seneste år i fællesskab arbejdet for at udvikle et civilt, europæisk satellitnavigationssystem, Galileo.

Målet med projektet er udvikling, implementering og drift af et civilt europæisk globalt satellitsystem til brug for navigation og positionsbestemmelse. Et sådant system kan finde anvendelse inden for et bredt spektrum af områder, f.eks. søfart, luftfart, vejtransport, jernbanetransport, landbrug, fiskeri, landopmåling og efterforskning efter olie og gas.

Samarbejdet mellem EU og ESA er tilrettelagt således, at EU varetager den overordnede politiske, organisatoriske og strategiske dimension af projektet, mens ESA forestår den tekniske udvikling af systemet under programbetegnelsen 'GalileoSat'.

### **2. Projektets definitionsfase**

Kommissionen fremlagde den 22. november 2000 en rapport om resultaterne af projektets definitionsfase.

Af rapporten fremgår det, at det foreslås, at systemets "hardware" udgøres af et rumsegment bestående af 30 satellitter kredsende i MEO (Medium Earth Orbit)-planer i højde på godt 23.000 km og et jordbaseret kontrolsegment bestående af et antal "up-link-stations", kontrolcentre og referencestationer i og uden for Europa, der har til formål at indsamle og validere signalernes pålidelighed og integritet.

For så vidt angår serviceydelser foreslår Kommissionen, systemet skal kunne tilbyde a) en frit tilgængelig positionerings- og timingservice uden betaling, der retter sig mod massemarkeder b) en kommerciel service til professionel brug (f.eks. styring af virksomheders køretøjer og opkrævning af vejbenyttelsesafgifter og c) en service reserveret til offentlige tjenester (f.eks. eftersøgnings- og redningstjenester) med en særlig høj grad af garanti og integritet.

Der er som led i definitionsfasen udarbejdet en cost-benefit-analyse af Kommissionen, som viser, at der er betydelige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med gennemførelsen af projektet. Kommissionens analyse indeholder estimater af de økonomiske og sociale nettofordele for industrien og for brugerne af Galileo.

De økonomiske nettofordele baseres på en sammenligning af de forventede investeringsomkostninger med de kvantitative fordele for industrien og for brugerne. De sociale fordele defineres som forhold, der generelt vil forbedre livskvaliteten for borgerne og består af a) reducerede trængselsproblemer, b) mindre miljøforurening c) øget sikkerhed og d) genanvendelse af radiospektrum, som frigøres ved at eksisterende navigationsstyrer kan nedlægges.

De af Kommissionen fremlagte estimater er i oversigtsform følgende:

årlige gennemsnit – mio. EURO					
	2001-2005	2006-2007	2010	2015	2020
nettofordele for industrien	190	930	210	235	270
nettofordele for brugerne	0	0	1970	4740	7990
samlede økonomiske nettofordele	190	930	2180	4975	8220
samlede sociale fordele	0	0	245	1015	2075
<b>Samlede fordele</b>	<b>190</b>	<b>930</b>	<b>2425</b>	<b>5990</b>	<b>10295</b>

Kommissionen har i forbindelse med analysen beregnet en intern forrentning af projektet på 75 %.

Der har ligeledes som led i definitionsfasen været ført drøftelser med USA og Rusland med henblik på fremtidigt samarbejde om satellitnavigation.

### 3. Projektets finansiering

Den offentlige del af projektets finansiering deles ligeligt mellem EU og ESA.

For så vidt angår EU-finansieringen fremgår det af resolutionen fra rådsmødet den 5. april 2001, at man på rådsmødet i december 2001 skal træffe beslutning om den resterende del på 450 mio. euro af den samlede EU-finansiering på 550 mio. euro. Formelt er der dog tale om en beslutning i den finansielle komité vedr. transeuropæiske transportnet, hvor der træffes beslutning med kvalificeret flertal.

Allerede på mødet i komiteen i december 2000 blev der truffet beslutning om tildeling af de 550 mio. euro i perioden 2001 – 2006 som led i fordelingen af midler under det mellemfristede finansielle program. Beslutningen var dog betinget af, at Rådet traf beslutning om at realisere Galileo-projektet.

For så vidt angår ESA's del af finansieringen beror denne på nationale medlemsbidrag til ESA. Dette fungerer således, at de lande, der bidrager til projektet, får industrikontrakter i projektet i et omfang, der svarer til det nationale bidrag +/- 20 %.

Som led i tilvejebringelsen af et beslutningsgrundlag til brug for Rådsmødet (transport og telekommunikation) i december 2001 er et britisk konsulentfirma i færd med at udarbejde et finansielt studie. Resultaterne af studiet, der var forventet medio november 2001, foreligger endnu ikke. De temaer, der behandles i dette studie er bl.a. mulige PPP-modeller til såvel ud-

viklingsfasen som de senere igangsætnings- og driftsfaser, en cost-benefit vurdering samt forventede indtægter.

#### **4. Danske industriinteresser i projektet.**

Udvikling og afprøvning af Galileo's tekniske infrastruktur varetages som nævnt i afsnit 1 af den Europæiske Rumorganisation (ESA) under programbetegnelsen "GalileoSat". GalileoSat programmet skal således dels indeholde en detaljeret teknisk specifikation af den jord- og rumbaserede infrastruktur for Galileo baseret på Kommissionens instruks om systemkrav m.v., dels udvikle centrale dele af den samlede infrastruktur, herunder opsendelse af 2-3 polkredsende satellitter. Hensigten med dette pilotsystem er at afprøve Galileo systemet i kredsløb over jorden, og pilotsystemet vil senere komme til at indgå i Galileo.

GalileoSat programmet løber over 7 år med et forventet samlet budget på 590,8 meuro, fordelt på tre faser:

- definitionsfase (1999-2000), med et budget på 40,8 meuro
- udviklings- og testfase, step 1 (jan. 2001 - nov. 2001), med et budget på 53 meuro
- udviklings- og testfase, step 2 (2001 - 2005) med et budget på 497 meuro

GalileoSat programmet er et såkaldt frivilligt program, hvor ESA medlemslandene er frit stillet m.h.t. deltagelse. Alle medlemslandene på nær Grækenland, der som nævnt ikke er medlem af ESA, deltager i programmet.

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

De samlede udgifter til projektets videre udvikling og igangsætning oplyses af Kommissionen til 3.200 mio. EURO, som fordeler sig med 1.100 mio. EURO til udviklings- og testfasen (2001-2005) og 2.100 mio. EURO til igangsætningsfasen (2006-2007). Driftsudgifterne er beregnet til 220 mio. EURO fra 2008 og fremefter.

Finansieringen af udgifterne til udviklings- og testfasen skal efter planen fordeles mellem EU's TEN-budget og ESA med 550 mio. EURO til hver. Hertil kommer et beløb på 30 mio. EURO fra EU's 5. rammeprogram for forskning og evt. et endnu ikke fastlagt beløb fra 6. rammeprogram for forskning til dækning af udgifter til lokale elementer m.v. For så vidt angår udgifterne til igangsætningsfasen er det planen, at 600 mio. EURO skal betales af offentlige midler fra EU og ESA, mens 1.500 mio. EURO har været forudsat tilvejebragt gennem public-private partnerships. Der er p.t. ikke taget stilling til spørgsmålet om fordeling af de 600 mio. EURO mellem EU og ESA.

#### **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, den 22. juni 2001 og den

12. oktober 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 6: Spørgsmål vedrørende sikkerheden i civil luftfart**

- a) Forslag til forordning om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. KOM(2001) 575**
- b) Rapport fra Ad Hoc-gruppen vedrørende sikkerhed i luftfarten.**
- c) Forberedelse af konferencen i den internationale luftfartsorganisation ICAO.**

*Nyt notat.*

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

Forslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (art. 251).

Kommissionens forslag har til formål at tilvejebringe et højt fælles sikkerhedsniveau ved fastlæggelse af sikkerhedsmæssige foranstaltninger, som skal hindre ulovlige angreb mod den civile luftfart. Forslaget er dermed i overensstemmelse med opfordringen fra Det europæiske Råds møde den 21. september 2001 om at styrke luftfartssikkerheden.

Forslaget omfatter enhver lufthavn, åben for erhvervsmæssig lufttransport, og andre lufttrafikkontrol-faciliteter, der er placeret inden for et medlemslands område.

Forslaget tager udgangspunkt i den europæiske luftfartsmyndighedsorganisation ECAC's Dokument 30, som indeholder en detaljeret vejledning vedrørende sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

De sikkerhedsmæssige foranstaltninger vedrører:

- kontrol af adgang til sikkerhedsmæssigt følsomme områder i lufthavnen og luftfartøjer,
- kontrol af passagerer og deres håndbagage,
- kontrol og overvågning af anden bagage,
- kontrol af fragt og post,
- krav til sikkerhedspersonalets kvalifikationer og baggrundscheck af sikkerhedspersonale før ansættelse,
- træning af det øvrige lufthavns- og luftfartsselskabspersonale med henblik på at øge kendskabet til sikkerhed samt forbedre de eksisterende sikkerhedssystemer,
- klassificering af våben og andre genstande, som der er forbud mod at bringe om bord på luftfartøjer og i øvrigt indføre i en lufthavns sikkerhedsmæssigt følsomme områder.

De tekniske standarder til det udstyr, som skal anvendes, vedrører krav til udstyr til screening af passagerer samt anden sikkerhedsmæssig kontrol.

De ovenfor nævnte sikkerhedsmæssige foranstaltninger og tekniske standarder er specificeret i et tillæg til forslaget.

Bestemmelserne om implementering heraf skal fastsættes under anvendelse af forskriftsproceduren.

Hvis nogle medlemslande ønsker at indføre sikkerhedsmæssige foranstaltninger, som er strengere end de i forslaget anførte, skal Kommissionen underrettes om indholdet af disse foranstaltninger samt om baggrunden herfor.

Skønner Kommissionen, at visse sikkerhedsmæssige foranstaltninger er diskriminerende, unødvendigt restriktive eller ikke kan begrundes i særlige omstændigheder, skal de pågældende sikkerhedsmæssige foranstaltninger trækkes tilbage. Dette skal så i fald ske ved anvendelse af rådgivningsproceduren.

Ifølge forslaget skal medlemslandene endvidere etablere et nationalt sikkerhedsprogram med henblik på at håndhæve de nævnte sikkerhedsmæssige foranstaltninger og tekniske standarder.

De enkelte medlemslande skal desuden udpege en kompetent national myndighed til at koordinere og overvåge implementeringen af det nationale sikkerhedsprogram.

Endelig fremgår det af forslaget, at de nationale myndigheders efterlevelse af forordningen skal inspiceres af Kommissionen efter procedurer, fastsat ved anvendelse af forskriftsproceduren.

På grund af den aktuelle sikkerhedsmæssige situation vil Kommissionen med øjeblikkelig virkning nedsætte en gruppe af eksperter fra medlemslandene, som skal have til opgave at påbegynde inspektion af medlemslandenes sikkerhedsforanstaltninger.

Der foregår behandling af en række security-spørgsmål i den tværfaglige ad hoc-gruppe, der blev nedsat på det ekstraordinære Rådsmøde den 14. september 2001. På Rådsmødet vil der blive aflagt rapport herom.

Spørgsmålet om bekæmpelse af terrorisme inden for civil luftfart vil i øvrigt blive behandlet på en ministerkonference i den internationale luftfartsmyndigheds-organisation ICAO i Montreal i januar 2002. På Rådsmødet vil der blive informeret om forberedelserne heraf.

## **2. Gældende dansk ret.**

Lov om luftfart indeholder bestemmelser om luftfartssikkerhed (security) i §§ 70 a, b og c.

*Luftfartsloven § 70 a* indeholder en bemyndigelsesbestemmelse for trafikministeren, idet det følger heraf, at trafikministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætter bestem-

melser for flyvepladsers og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.

Bemyndigelsesbestemmelsen er udnyttet ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 133 af 23. februar 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (Security).

Efter *luftfartslovens § 70 b* kan der til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed foretages eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger på flyvepladser.

Luftfartslovens § 70 b, stk. 5 indeholder en bemyndigelsesbestemmelse for trafikministeren, idet det følger heraf, at trafikministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser, hvorefter eftersyn pålagt flyvepladser og luftfartsselskaber i medfør af § 70 a, stk. 1, 2. pkt., kun kan foretages af personer, som er godkendt hertil af politiet, og som har gennemgået en uddannelse, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Denne bemyndigelsesbestemmelse er ligeledes udnyttet ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 133 af 23. februar 1994.

Efter *luftfartsloven § 70 c* kan politiet foretage eftersyn af personer, dokumenter, køretøjer og gods, der forlader flyvepladsområdet.

### **3. Høring.**

Kommissionens forslag er sendt bredt i høring. Fristen for høringssvar er ikke udløbet.

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

Forslaget finder direkte anvendelse og har derfor ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil indebære merudgifter for lufthavne og luftfartsselskaber. I det omfang, man vælger at lade det offentlige betale udgifterne, vil dette få statsfinansielle konsekvenser.

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

Kommissionen anfører, at formålet med forslaget, herunder navnlig etablering og ensartet anvendelse af fælles regler vedrørende luftfartssikkerhed, ikke i fyldestgørende omfang kan opnås i de enkelte medlemslande, men i videre omfang kan opnås via denne forordning, som har virkning på fælles-europæisk plan.

Kommissionen anfører videre, at forordningen begrænser sig til fastsættelse af minimumskrav i relation til fastlæggelse af fælles-europæiske sikkerhedsmæssige foranstaltninger, og at den ikke strækker sig videre end nødvendigt for at opfylde dette formål.

Regeringen er enig heri.

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

Grundnotat er fremsendt den 15. november 2001.

Folketingets Europaudvalg blev endvidere orienteret om, at Kommissionen ville fremlægge forslag ved forelæggelse for Folketingets Europaudvalg den 12. oktober 2001.

## **Dagsordenspunkt 7: Kommissionens meddelelse vedrørende følgerne for luftfartsbranchen af terrorangrebene i USA, KOM(2001) 574 final**

*Nyt notat*

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

Kommissionen gør i sin meddelelse opmærksom på, at de europæiske luftfartsselskaber som følge af den generelle konjunkturafmatning havde økonomiske problemer allerede før terrorangrebene i USA den 11. september 2001. Terrorangrebene har forstærket krisen yderligere, og der er bl.a. annonceret omfattende afskedigelser.

Kommissionen understreger, at den nuværende situation ikke skal forsinke de tiltag til forbedringer i luftfartsindustrien, der allerede var nødvendige inden begivenhederne i USA.

Kommissionen vil fra sag til sag vurdere anvendelsen af EU's konkurrenceregler som følge af den ekstraordinære situation. I den forbindelse nævnes muligheden for at tillade et vist yderligere samarbejde mellem flyselskaberne om koordinering af indsatsen af kapacitet og tilrettelæggelse af trafikprogrammer.

Kommissionen mener, at medlemslandene skal have tilladelse til at yde deres luftfartsselskaber økonomisk kompensation for indtægtstab i de fire dage fra den 11. september, hvor det amerikanske luftrum var lukket. Kompensationen skal ske efter nærmere fastsatte principper.

På forsikringsområdet vil Kommissionen acceptere, at medlemslandene midlertidigt skal kunne forlænge deres nationale garantiordninger vedrørende luftfartsselskabernes forsikringer mod skade på tredjemand som følge af krig og terrorisme. Der skal arbejdes på, at forsikringsindustrien atter vender tilbage til markedet.

Kommissionen vil, såfremt markedet ikke normaliseres, nærmere overveje etablering af en forsikringsfond, som skal dække omkostningerne ved eventuelle fremtidige terrorhandlinger. Kommissionen overvejer desuden at stille forslag om harmonisering af medlemslandenes krav til luftfartsselskabernes forsikringer.

Vedrørende reglerne for slots i lufthavnene mener Kommissionen, at et luftfartsselskab ikke skal miste retten til senere udnyttelse af en slot, som det har måttet opgive på grund af den aktuelle situation.

Kommissionen har fremsat forslag til foranstaltninger på sikkerhedsområdet (security). Visse af omkostningerne til de ekstra sikkerhedsforanstaltninger i fly og lufthavne bør efter Kommissionens opfattelse betales af medlemslandene, men der må ikke være tale om driftsstøtte uforenelig med Traktaten.

Med hensyn til relationer til tredjelande vil Kommissionen foreslå USA en kodeks for at undgå konkurrenceforvridning som følge af støtten til de amerikanske luftfartsselskaber. Kom-

missionen opfordrer i øvrigt medlemslandene til snarest at give den mandat til at forhandle videre med USA om indgåelsen af en aftale om et fælles transatlantisk luftfartsområde.

## **2. Høring**

Meddelelsen er sendt i høring hos de relevante myndigheder, organisationer og selskaber. Fristen for høringssvar er ikke udløbet.

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

Meddelelsen har i sig selv ingen sådanne konsekvenser.

## **4. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Der henvises til det fremsendte grundnotat af 7. november 2001.

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 8: Forslag til forordning om støj fra flyvemaskiner.**

*Nyt notat.*

Ved Rådsmødet i Luxembourg den 16. oktober 2001 noterede Rådet, at resolutionen om miljøspørgsmål, der blev vedtaget af ICAO 33. generalforsamling (den 25. september-5. oktober 2001) åbner for muligheden af at erstatte Hushkit forordningen i nærmeste fremtid.

I rådskonklusionerne noteredes endvidere Kommissionens hensigt om så hurtigt som muligt at fremsætte et forslag, der i overensstemmelse med ICAO forudsætningerne kan etablere en ramme for operationelle restriktioner i Fællesskabet, idet der tages fuld anvendelse af den fleksibilitet ICAO giver, og som giver beskyttelse for beboerne omkring lufthavnene.

Rådskonklusionerne forudsatte, at sagen fik tilstrækkelig prioritet til, at et forslag kan vedtages inden april 2002, hvor den eksisterende forordnings bestemmelser om operationsstop træder i kraft.

Kommissionens forslag er endnu ikke kendt, men Kommissionen forventes at præsentere sit forslag på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6. og 7. december 2001.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM(2000) 847.**

*Revideret 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. oktober 2001, hvori Kommissionen inkorporerer en række af Parlamentets forslag.

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre luftfartsikkerheden 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 lufttrafikkens 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 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 aldrig registreres i databasen. Kommissio-

nen 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.

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. 543 af 13. juni 2001 (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 fore-

bygger 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.

Den danske regering er enig heri.

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

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

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 10: 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 krisesituationer, 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 medlemssaternes forskellige traditioner, samtidig med at der fastsættes ensartede normer og krav. På den baggrund konkluderer Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Den danske regering er enig heri.

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

Der er oversendt grundnotat vedrørende forslaget til Folketingets Europaudvalg den 31. oktober 1997.

Sagen er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg den 5. december 1997, den 23. juni 2000 og den 12. oktober 2001 til orientering, samt den 15. december 2000 med henblik på forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2000) 121.**

*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).

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

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

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

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

I medfør af de gældende bestemmelser i forordning 3922/91 indføres de nye JAR's efter forslag fra Kommissionen i bilag II til forordningen der således indeholder en liste over de gældende tekniske forskrifter.

Kommissionen har imidlertid i sit forslag foretaget enkelte ændringer i JAR-OPS1 for at bringe den i overensstemmelse med EU-retten og særligt Rådets forordning 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber. Dette indebærer, at den reviderede tekst er forskellig fra den oprindelige af JAA udarbejdede JAR-OPS 1, hvorfor denne ikke kan indføres i EF-retten ved henvisning til bilag II i forordning 3922/92 og tilføjelse til et nyt bilag III har været nødvendig. Det er således den samlede tekst af JAR-OPS 1 der optages som selvstændig bilag III til forordning 3922/91.

Endvidere indebærer forslaget, at medlemsstaterne under særlige omstændigheder kan træffe forholdsregler eller indrømme undtagelser i forhold til de tekniske krav og administrative procedurer. Da sådanne forholdsregler kunne underminere de fælles sikkerhedskrav, er forslaget

med hensyn til en fællesskabskontrol blevet revideret, således at teksten passer bedre til anvendelsesområdet for alle eventuelle undtagelser.

Endvidere er bestemmelsen om forskriftsproceduren i forbindelse med vedtagelse af Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelse af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, blevet ajourført.

## **2. Gældende dansk ret.**

De af JAA udviklede fælles sikkerhedsmæssige bestemmelser bliver løbende med hjemmel i luftfartsloven 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, d.v.s. danske luftfartsselskabers operation af flyvemaskiner, mens BL 5-50 fortsat skal være i kraft for selskaber hjemmehørende på Færøerne og i Grønland.

## **3. Høring.**

Forud for implementering i BL har JAR-OPS 1 ved Statens Luftfartsvæsenets foranstaltning været i høring hos luftfartsselskaber og berørte organisationer m.v.

Fornytt høring af Kommissionsforslaget har derfor ikke været skønnet nødvendigt.

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

Forslagets vedtagelse vil som nævnt under pkt. 3. medføre behov for ændringer af de administrative forskrifter.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Kommissionen nævner ikke principperne i sit forslag.

Fra dansk side finder man, at en harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer bedst varetages på fællesskabsniveau.

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

Der er oversendt grundnotat vedrørende forslaget til Folketingets Europaudvalg den 14. juli 2000.

Sagen blev forelagt for Europaudvalget den 15. december 2000 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 12: Transatlantiske forbindelser på luftfartsområdet (TCAA)**

### **1. Baggrund**

På Rådsmødet den 17. juni 1996 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger mellem EU og USA, idet det langsigtede mål var at oprette et fælles luftfartsområde for de to parter. Mandatet udelod bl.a. det vigtige spørgsmål om markedsadgang. Kommissionen kunne eventuelt, når der var opnået resultater i forhandlingerne, få udvidet sit mandat til at omfatte alle centrale elementer.

Efter forhandlinger med USA vurderede Kommissionen, at det næppe var muligt at komme videre, medmindre den fik sit mandat udvidet. På Rådsmødet den 10. december 1997 præsenterede Kommissionen Rådet for et forslag til supplerende mandat med henblik på bl.a. også at kunne forhandle om fri markedsadgang og fri prisfastsættelse. Kommissionen fik ikke sit forslag til supplerende mandat vedtaget, og Coreper blev pålagt at arbejde videre med sagen.

I december 1998 stævnedes Kommissionen Danmark og en række andre EU-lande ved EF-Domstolen for at have handlet i strid med EF-traktaten ved i 1995 at have indgået bilaterale "open skies"-luftfartsaftaler med USA. Denne sag er endnu ikke afgjort af Domstolen.

På Rådsmødet den 20.-21. december 2000 konkluderede Rådet, at der stadig er hindringer for vedtagelsen af et udvidet mandat, og Coreper blev bedt om at fortsætte arbejdet med henblik på at udarbejde et mandat, som kan vedtages, så snart den politiske situation tillader det.

I sin meddelelse af 10. oktober 2001 til Rådet vedrørende følgerne for luftfartsbranchen af terrorangrebene i USA (jf. aktuelt notat herom) opfordrer Kommissionen medlemslandene til snarest at give den mandat til at forhandle videre med USA om indgåelsen af en aftale om et fælles transatlantisk luftfartsområde.

Sagen er sat på som status over arbejdet på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6. og 7. december 2001.

### **2. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 14. juni 1996 og den 5. december 1997 med henblik på forhandlingsoplæg samt senest den 15. december 2000 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 13: 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 skal vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet.

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet udtalelse 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 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.

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 et bilag til direktivforslaget.

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 in-

den for de fem år, der går forud for direktivets ikrafttræden, er fritaget for at følge en grunduddannelse.

Der foreslås for denne gruppe erhvervschauffører 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.

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 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 ifølge Kommissionens forslag 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.

For så vidt angår den erhvervsmæssige 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 uddybe 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 grundlag 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.

Direktivet foreslås sat i kraft den 1. januar 2004.

## **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 (finansieringslov) og lov om arbejdsmarkedsuddannelser (styring og indhold af AMU-uddannelserne), jf. lovbekendtgørelse nr. 1341 af 18. december 2000.

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 erhvervsmæssig personbefordring udover krav om kørekort til bus (kategori D), krav

om kørekort til erhvervsmæssig 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 Logistikskole, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Foreningen af Politimestre i Danmark, 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 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 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 definitionen af, hvem der er omfattet, bør tydeliggøres, at kravet om kørekort for at gennemføre uddannelsen er uhensigtsmæssigt, og at vægningerne 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 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.

Hærens Logistikskole 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 kræve lovændring vedrørende finansiering af forslaget, antageligt ændringer i gældende bestemmelser om uddannelser af erhvervschauffører, og muligvis ændringer i gældende bestemmelser om AMU-uddannelser.

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 uddannelseskrav, 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. Spørgsmålet om finansieringen af direktivforsla-

get er endnu ikke afklaret og vil blive forelagt Regeringens Økonomiudvalg efter folketingsvalget.

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

Det er vanskeligt at vurdere de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil nedbringe fx 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 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 og den 12. oktober 2001 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 14: Forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport KOM(2001) 573.**

*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.

Forslaget ophæver Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og erstatter den med en ny forordning.

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre og harmonisere fortolkningen, anvendelsen og håndhævelsen af den gældende EU-lovgivning ved at tydeliggøre, forenkle og ajourføre de fælles regler samt indføre foranstaltninger, der skal resultere i mere effektive og ensartede kontrolordninger og sanktioner i hele Fællesskabet.

Kommissionen anfører, at henset til den tid der er forløbet siden den nuværende forordning blev udstedt i 1985, har der været en sådan udvikling inden for transporterhvervet, at forordningen er blevet utidssvarende, ligesom de sager, som EU-domstolen har haft forelagt, har vist, at forordningen ikke er præcis nok i formuleringerne. Det har endvidere vist sig, at fortolkningen ikke er harmoniseret, og at reglerne er vanskelige at kontrollere. Endvidere har der vist sig behov for at gennemføre regler om objektivt ansvar for arbejdsgiverne og give mulighed for at retsforfølge overtrædelser, der er begået i et andet land inden for fællesskabet. Endelig anfører Kommissionen, at den digitale fartskriver med de anførte problematikker vedrørende den nuværende forordning ikke vil kunne administreres.

I det følgende gennemgås forslagens enkelte bestemmelser med henblik på at angive, hvor der er væsentlige ændringer.

#### Artikel 1 Formål:

Formålet med forordningen, som er harmonisering af konkurrencevilkår, højnelse af færdsels-sikkerhed og forbedring af arbejdsvilkår, er nu angivet.

#### Artikel 2 Anvendelsesområde:

Det er nu præciseret, hvilke køretøjer til befordring af gods og personer der er omfattet - godstransportkøretøjer på mere end 3,5 t og køretøjer, som kan anvendes til befordring af mere end 9 personer - hvor det tidligere var angivet hvilke køretøjer, der var undtaget.

Anvendelsesområdet er nu tydeliggjort ved mere nøjagtigt at angive, hvor reglerne i AETR eller forordningen bør gælde.

#### Artikel 3 Undtagelser:

Der er foretaget præciseringer af gældende undtagelser.

En enkelt undtagelse er fjernet (indsamling af mælk fra gårde), og en anden undtagelse (køretøjer der anvendes til transportopgaver, der udføres i det offentliges interesse) er flyttet over i artikel 13 (nationale undtagelser) samtidig med, at der er foretaget præciseringer og begrænsninger i undtagelserne.

#### Artikel 4 Definitioner:

Artiklen indeholder dels præciserende definitioner dels nye definitioner, hvoraf følgende er ændringer af betydning:

- forordningen skal også gælde for kørsel på veje, hvortil der ikke er offentlig adgang,
- definitionen af "fører" er præciseret og bragt i overensstemmelse med en dom afsagt af EF-domstolen,
- den "faste uge" er afskaffet og ændret til "fleksibel uge",
- "rutekørsel med personer" er præciseret.

Der henvises i øvrigt til artikel 8 vedrørende hviletid.

#### Artikel 5 Medfølgende personale:

De hidtidige krav om alder og uddannelse for førerne er slettet, idet disse krav overføres til Kommissionens forslag om et uddannelsesdirektiv.

Der er ingen ændringer i alderskravene til køretøjer og hjælpere.

#### Artikel 6 Køretid:

Der er ingen ændringer i den daglige køretid. Indførelsen af den fleksible uge betyder, at der mod afholdelse af længere hvil (24 timer) gives mulighed for mere køretid indenfor en overordnet beregningsperiode på 13 døgn, jf. artikel 8, hvilket giver mulighed for en mere fleksibel kørselstilrettelæggelse. Begrebet "6 køreperioder" erstattes af begrebet en "fleksibel uge".

Ved beregning af køretid sondres ikke mere mellem, om køretiden ligger inden for fællesskabet, AETR eller et tredjeland, ligesom der ikke sondres mellem, om føreren har udført kørsel, der er omfattet af forordningen eller ej.

#### Artikel 7 Pauser:

Der tillades ikke længere pauser af et kvarters varighed. En pause skal være mindst 30 minutter.

#### Artikel 8 Hviletid:

Den normale daglige hvileperiode udvides med 1 time til 12 timer, jf. artikel 4, som erstatning for bortfaldet af den hidtidige kompensation for nedsat hvil. Den hidtidige mulighed for 3 gange om ugen at reducere det daglige hvil til 9 timer eksisterer stadig. Dette skal ses i lyset af, at der ikke længere gives kompensation for nedsat daglig og ugentlig hviletid.

Ved 2-mandsbetjente køretøjer udvides kravet til afholdelse af dagligt hvil fra 8 timer til 12 timer (9 timer jf. ovenfor) inden for 30 timer.

Der er indført en maksimal periode på højst 13 døgn mellem normale ugentlige hviletider på mindst 45 timer for at sikre, at føreren får et langt 45-timers hvil med passende intervaller, hvilket skal ses i lyset af, at kompensation for nedsat ugentligt hvil bortfalder.

#### Artikel 9 Færgereglen:

Der skal ikke længere tillægges tid, hvis det daglige hvil afbrydes.

#### Artikel 10 Virksomhedens ansvar:

Der er foretaget en sammenskrivning af den hidtidige artikel 10 og artikel 15, uden at der er foretaget nogen ændringer.

Der er indføjet en bestemmelse, hvorefter overtrædelser, der under visse omstændigheder er begået i et andet land inden for fællesskabet, skal retsforfølges.

I forslaget er indsat en bestemmelse om objektivt ansvar for transportvirksomheden for overtrædelser begået af førere. Transportvirksomheden er dog ikke ansvarlig, hvis nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt.

En fører, der er beskæftiget hos flere virksomheder, har nu pligt til overfor samtlige virksomheder at give tilstrækkelige oplysninger, således at bestemmelserne om køre- og hviletid kan overholdes.

#### Artikel 13 Nationale undtagelser:

Der er nu krav om, at nationale undtagelser skal være forenelige med forordningens formål.

Følgende køretøjer, som hidtil var omfattet af de nationale undtagelser, er nu omfattet af forordningen:

- Alle små busser (indregistreret til stor personbil) op til 17 personer,
- køretøjer anvendt til transport af slagte(- og fiske) affald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum (eller forarbejdning),
- køretøjer til transport af levende dyr til/fra markeder ( den lokale kørsel vil i de fleste tilfælde være omfattet af undtagelsen vedrørende landbrugsvirksomheder),

- køretøjer der er specialindrettede og fx anvendes som butikker, bankbusser, bogbusser, udstillingsbiler,
- traktorer til land- og skovbrugsarbejde (disse er i forvejen fritaget på grund af hastigheden, jf. artikel 3).

Følgende undtagelser er ændret:

- Der er indføjet en vægtgrænse på 7500 kg for køretøjer, der anvendes til visse typer firma-kørsel inden for en radius af 50 km,
- for køretøjer, der fremdrives ved gas eller elektricitet, er der indført en vægtgrænse på 7500 kg og en radius på 50 km fra virksomhedens hjemsted,
- for skolekøretøjer er det nu et krav, at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring.

Følgende undtagelse er tilføjet (fra den tidligere artikel 4):

- Køretøjer der benyttes til kørsel i det offentlige interesse som fx vandforsyning. Undtagelsen er blevet begrænset, idet gas-og elektricitetsområdet, post-og telegraf- og telefonvæsen samt radio og fjernsyn med pejlevogne er udgået.

De resterende undtagelser er præciseret.

#### Artikel 15 Beskyttelse af buschauffører, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne:

Der er indføjet nye regler om, at medlemsstaterne skal sikre, at buschauffører, der udfører rutekørsel, som er undtaget fra forordningen, sikres tilstrækkeligt vedrørende køretider, pauser og hvil.

#### Artikel 16 Rutebusser uden fartskriver:

Der indføres en frist på 2 år fra forordningens ikrafttræden, hvorefter brugen af fartskriver i rutebusser, der er omfattet af forordningen, er obligatorisk.

Forslaget betyder, at køretøjer der er udstyret med en fartskriver skal anvende denne, og at det derfor ikke vil være muligt i stedet at anvende køreplan og arbejdstidsplan.

Der er opstillet præciseringer af kravene til køreplaner og arbejdstidsplaner i overgangsperioden.

#### Artikel 17 Oplysninger til Kommissionen:

Der er foretaget nogle præciseringer.

#### Artikel 19 Sanktioner:

Der indføres en bestemmelse om, at alle medlemsstater skal fastsætte effektive sanktioner, der står i rimeligt forhold til overtrædelsen, og som skal have præventiv virkning.

#### Artikel 20 Medlemsstaternes gensidige underretningspligt:

Der foreslås en væsentlig forøget informationsudveksling landene imellem, som bl.a. skal forhindre, at der opstår problemer med princippet om, at ingen kan dømmes to gange for den samme overtrædelse.

#### Artikel 21 Forhandlinger med tredjelande:

Artiklen er identisk med den tidligere artikel 3.

#### Artikel 22 og 23 Udvalgsprocedurer:

Ved artikel 22 og 23 oprettes et rådgivende udvalg i overensstemmelse med rådgivningsproceduren. Dette udvalg skal bestå af repræsentanter fra medlemsstaterne og har Kommissionen som formand. Udvalget overvåger udviklingen, bidrager til en fælles fortolkning af lovgivningen samt bistår Kommissionen med at udarbejde toårsrapporten om forordningens gennemførelse. Efter Kommissionens opfattelse bør der være en tæt kontakt mellem dette udvalg og arbejdsmarkedets parter, som mødes på europæisk niveau.

#### Artikel 24 og 25 Ikrafttrædelse:

Den nye forordning forventes anvendt fra januar 2004.

### **2. Gældende dansk ret.**

Rådets forordning 3820/85 er umiddelbart gældende i Danmark.

I bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport er bl.a. fastsat de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne, samt sanktionsbestemmelserne, herunder et objektivi ansvar for arbejdsgiveren.

### **3. Høring**

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af følgende berørte organisationer og myndigheder:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Specialarbejderforbundet i Danmark, Rådet for Etniske Minoriteter, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Rigsadvokaten, HUR, FDM, Forbrugerrådet, Danske Biludlejere, Hærens Logistikskole, Hærens Operative Kommando, Idrættens Fællesråd, Ungdomsringen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, og Dansk Transport og Logistik har i samarbejde med organisationernes interessenter på området: International Transport Danmark (ITD), Foreningen af Danske Langtursvognmænd (FDL), Danske Fragtmænd, Danske Busvognmænd (DB), Danske Taxavognmænd (DT) udtalt, at man som helhed finder forslaget gennemtænkt, gennemarbejdet og velstruktureret, og at det indeholder en forenkling, som gør forståelsen og anvendelsen af regelsættet nemmere i dagligdagen. Der udtrykkes sympati for forslagets hensigter, som er en kraftig forenkling af reglerne samtidig med, at fleksibiliteten til en vis grad bevares. Der peges på nødvendigheden af, at konkurrenceevnen bevares mest muligt. Der peges på nødvendigheden af, at begrebet "køretid" klart defineres. Det anføres, at organisationerne er ubetinget modstandere af, at den normale daglige hviletid hæves fra 11 til 12 timer, også selvom den kan reduceres tre gange ugentligt uden kompensation. Der udtrykkes utilfredshed med reduktionerne i undtagelserne, som med et fælles regelsæt for både gods- og busbranchen især på persontransportområdet vil skabe helt uacceptable og utilsigtede skærper. Der peges på, at skærpede regler ikke bør gennemføres alene for at skabe lettere kontroladgang. Branchen er enig i, at der nedsættes det foreslåede udvalg men peger på, at arbejdsmarkedets parter bør inddrages. Endelig peges på, at der bør tages hensyn til, at køre- og hviletidsbestemmelserne bør være en fleksibel udfyldelse af de ydre rammer om arbejdstid, hviletid m.v. i arbejdstidsdirektivet. Herudover har organisationerne en lang række mere specifikke kommentarer til de enkelte artikler, hvoraf nogle nævnes nedenfor.

Om flermandsbetjening i artikel 4 anføres, at begrebet ønskes udvidet til også at omfatte visse typer kørsel, hvor der kun er én fører på køretøjet.

Om artikel 8 anføres, at det er vigtigt af hensyn til de sociale forhold for førere, der er væk fra hjemstedet i mere end 2 uger og for fleksibiliteten, at det normale (lange) ugentlige hvil kan udskydes mest muligt.

Om artikel 9 anføres, at færgereglen bør ændres, så antallet af afbrydelser kan udstrækkes til både én ombordkørsel og én kørsel fra borde.

Om artikel 12 force majeure anføres, at der ønskes mere fleksibilitet.

Om artikel 16 anføres, at fristen bør forlænges eller bestemmelsen helt fjernes, da den overvejende del af busparken, der udfører rutekørsel, ellers bliver belastet af omkostninger til fartskriver, uanset kørslen sjældent vil være omfattet af forslaget.

Erhvervenes Transportudvalg ETU har udtalt, at det vil være urimeligt at udelade eller ændre i de hidtidige undtagelser uden en grundig undersøgelse af de berørte områder, og der tages derfor forbehold herfor. Det tages også forbehold for yderligere bemærkninger.

Specialarbejderforbundet i Danmark har afgivet et foreløbigt svar. Forbundet har bl.a. anført, at organisationen ingen saglig grund ser til at opretholde undtagelserne i artikel 3 stk. 1, 2, 6 og 7 for busser i rutekørsel, traktorer, specialkøretøjer til transport af cirkus- og tivoliudstyr og for specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted, da kørslen både ud fra et arbejdstilrettelæggelsesmæssigt og færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt sag-

tens kan være omfattet af de generelle regler. Forbundet ønsker definitionen af "andet arbejde" i artikel 4 begrænset, således at der ikke er nogen undtagelser for tid, der tilbringes på et køretøj i bevægelse på færge eller tog. Om artikel 8 foreslår forbundet, at ved reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med et tilsvarende timetal ved afholdelse af det næste ordinære ugentlige hvil på 45 timer. Om forslaget til lempelser i det objektive ansvar anfører forbundet, at det vil kræve en tydeliggørelse af, at virksomheden kan bevise, at føreren har overtrådt virksomhedens skriftlige instrukser, og at en manglende opfølgning på overtrædelser af instrukser må medføre, at virksomheden holdes ansvarlig.

Amtsrådsforeningen har oplyst, at der kommer svar, hvilket endnu ikke er modtaget.

Kommunernes Landsforening har udtalt, at forslaget forventes i økonomisk høring.

FDM har udtalt, at den nye forordning ikke bør omfatte minibusser, som alene anvendes til den rent private buskørsel, som danske familier med mange børn udfører.

Danske Biludlejere har udtalt, at man er imod, at reglerne gennemføres i overensstemmelse med udkastet, idet det er opfattelsen, at det med hensyn til vogne udlejet til almindelig personbefordring for medlemmernes vedkommende vil være fuldstændigt umuligt at gennemføre den nødvendige kontrol af reglernes overholdelse, idet vognene under udlejningsperioden ikke er underlagt udlejers kontrol og tilsyn. En gennemførelse af reglerne vil også medføre en lammelse af biludlejningsmarkedet for store personvogne og minibusser til privat kørsel.

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

Forslaget kræver en mindre teknisk ændring af færdselsloven, der dog allerede indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport, men som inden for området af tilbageholdelse af køretøjer specifikt nævner den gældende forordning..

Forslaget skønnes ikke umiddelbart at have statsfinansielle konsekvenser, men der må tages forbehold for øgede udgifter i forbindelse med øget kontrol m.m., som forslaget lægger op til.

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

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for de virksomheder, der har køretøjer, der hidtil har været undtaget fra bestemmelserne, og som efter forslaget bliver omfattet af bestemmelser og derfor skal anvende fartskriver og overholde bestemmelserne om køretid, hviletid og pauser.

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

Kommissionen finder, at emnet berører samtlige medlemsstater og hele vejtransportsektoren samt alle førere i samtlige medlemsstater.

Kun gennem en samlet aktion på fællesskabsniveau vil det være muligt at styrke, forbedre og harmonisere anvendelsen af fællesskabsbestemmelserne. Fra dansk side er man enig heri.

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet. KOM(2001) 318**

*Revideret notat.*

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

Direktivforslaget er modtaget i Rådssekretariatet den 18. juni 2000 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.

I forbindelse med forhandlingerne i Rådet er formuleringen af direktivforslaget blevet ændret således, at bussers hastighed ikke vil kunne overstige 100 km/t.

Direktivforslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen yderligere.

Kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere vil gælde for alle fabriksnye køretøjer fra 2004 og der er krav om eftermontering i køretøjer registreret mellem den 1. oktober 2001 og to år efter implementeringsfristen for direktivet.

### **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, FORCE Institutet, Forenede Danske Motorejere 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 Folketingets Europaudvalg**

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 16. juli 2001.

Sagen blev forelagt i Europaudvalget med henblik på forhandlingsoplæg den 12. oktober 2001.

**Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.**

*Revideret 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 sikkerhedsseler, når disse findes.

Direktivforslaget er et ændringsforslag til det eksisterende direktiv 91/671/EØF vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler 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 fastholdelsessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Disse undtagelsesmuligheder foreslås med Kommissionens forslag 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.

## **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, Kommunernes Landsforening, Københavns Aktive Taxiforening, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af Københavns Taxi, Specialarbejderforbundet i Danmark, 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 uhensigtsmæssigt 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.

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).

#### **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 uheld. I 1999 døde 19 børn i alderen 0-14 år i personbiler i forbindelse med færdselsuheld. Tilsvarende kom ca. 300 til skade.

Direktivforslaget vil medføre en økonomisk byde 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 opføre, 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.

Danmark er enig i, at den påtænkte foranstaltning, for at skabe den nødvendige ensartethed på hele Fællesskabets område, bedst kan gennemføres ved dette direktivforslag, der respekterer nærhedsprincippet blandt andet vedrørende ansvaret for overholdelsen af seleanvendelsespligten.

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

Grundnotat er oversendt til Europaudvalget den 6. februar 2001.

Forslaget blev forelagt Europaudvalget med henblik på forhandlingsoplæg den 30. marts 2001 og til orientering den 22. juni 2001.

## **Dagsordenspunkt 17: Sikkerhed i tunnellerne.**

*Nyt notat.*

Sagen om sikkerhed i tunneler var på dagsordenen for Det Europæiske Råds møde i Köln den 3.-4. juni 1999. På mødet blev Rådet (transport) opfordret til på baggrund af de tragiske tunnelulykker i Europa i henholdsvis Mont Blanc-tunnellen mellem Frankrig og Italien og Tauern-tunnellen i Østrig at behandle emnet tunnelsikkerhed. Behandlingen skulle finde sted med henblik på snarest muligt at forelægge henstillinger vedrørende forbedring af sikkerheden samt videreudvikling af fælles højere sikkerhedsnormer i hele Europa.

Spørgsmålet om sikkerhed i tunneler var senest på dagsordenen under eventuelt for Rådsmødet (Transport) den 20. december 2000.

Her blev det konstateret at ulykkerne i Mont Blanc-tunnellen og Tauern-tunnellen i Østrig og ulykken med en kabelbane på skisportsstedet Kaprun (også i Østrig) havde vist, at der var et akut behov for forebyggende foranstaltninger. Efter ulykken i Mont Blanc-tunnellen havde Rådet anmodet Kommissionen om at foretage en undersøgelse med henblik på yderligere foranstaltninger.

I Kommissionens hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg" nævner Kommissionen behovet for fællesskabslovgivning om harmonisering af sikkerhedsmæssige mindstenormer for at garantere et højt sikkerhedsniveau for brugerne af jernbane- og vej-tunneller.

På baggrund af den seneste tragiske ulykke i Gotthard-tunnellen i Schweiz den 24. oktober 2001 vedtog Europa-Parlamentet den 15. november 2001 et beslutningsforslag herom. Af Europa-Parlamentets beslutningsforslag fremgår det, at Europa-Parlamentet opfordrer Kommissionen til tidligere end allerede annonceret at forelægge et nyt direktiv om harmonisering af minimumssikkerhedsnormer for vej- og jernbanetunneller. Et sådan direktivforslag er endnu ikke modtaget.

Kommissionen forventes på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 6. og 7. december 2001 at give en information herom.

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Folketingets Europaudvalg.

