

TRAFIKMINISTERIET  
ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

J.nr. 121- 1  
november 2004

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004

aktuelt notat:

Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM(2003) 767.....	2
Dagsordenspunkt 10: Forslag til direktiv om anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af medlemsstaterne, og om ændring af direktiv 2001/25/EF, KOM(2004) 311. ....	6
Dagsordenspunkt 11: Forslag til direktiv markedsadgang for havnetjenester, KOM(2004) 654 .....	10
Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet, KOM(2004) 142 .....	14
Dagsordenspunkt 13: Opfølgning på ministerkonferencen om trafiksikkerhed i Verona, 25.-26. oktober 2004.....	19
Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, KOM(1997) 644.....	21
Dagsordenspunkt 15: Galileo .....	23
Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere, KOM(2004) 473.....	28
Dagsordenspunkt 17: Ændret forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2004) 73. 34	
Dagsordenspunkt 18: En fælles luftfartspolitik overfor Fællesskabets naboer .....	42

## **Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM(2003) 767.**

*Nyt notat.*

### **Resumé**

Den såkaldte ISM kode<sup>1</sup> har siden 1998 været obligatorisk for skibe omfattet af SOLAS<sup>2</sup> konventionen. EU-landene har med en forordning<sup>3</sup> gennemført en tidlig implementering for ro-ro<sup>4</sup> passagerskibe i fast rutefart på havne i EU. Forslaget udvider forordningens anvendelsesområde, så den nu også kommer til at omfatte de øvrige SOLAS skibe og visse skibe i indenrigsfart.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på en kompromistekst fremlagt af formandskabet.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen den 11. december 2003 fremlagt et forslag til en forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet. Forordningen kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

ISM koden er den maritime udgave af de kvalitetsstyringssystemer, som virksomheder bruger til at dokumentere deres organisationsforhold og arbejdsgange vedrørende sikkerhed, sundhed og beskyttelsen af det ydre miljø. Den retter sig både mod ledelsen om bord på skibet og ledelsen i rederiet i land. Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, besluttede i maj 1994, at ISM koden skulle være obligatorisk for alle skibe omfattet af SOLAS konventionen, dvs. udenrigspassagerskibe uanset størrelse og udenrigslastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover. Den 1. juli 1998 trådte kravet i kraft for tankskibe, massegodsskibe, højhastighedslastskibe og passagerskibe. Øvrige lastskibe kunne vente til den 1. juli 2002.

Rådet gjorde med forordning (EF) nr. 3051/95 ISM koden obligatorisk for alle ro-ro passagerskibe uanset flag i fast rutefart på EU havne med virkning allerede fra den 1. juli 1996.

Forordningen indebar også, at hvis et tredjeland ikke selv havde ISM certificeret disse skibe, ville de være nødt til at blive certificeret af en anerkendt organisation, der var godkendt efter EU reglerne.

Kommissionens forslag sigter mod at udvide forordningens anvendelsesområde, så den omfatter

---

<sup>1</sup> Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening.

<sup>2</sup> Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen.

<sup>3</sup> Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger.

<sup>4</sup> Skibe, der har et vogndæk, så køretøjer eller tog kan køre direkte om bord.

- alle skibe under en medlemsstats flag, som i forvejen er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- indenrigslastskibe under en medlemsstats flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A og B<sup>5</sup> uanset flag samt
- lastskibe under tredjelandes flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som udfører cabotage-sejlad på EU havne.

Formandskabet har på baggrund af drøftelserne i Transportarbejdsgruppen fremlagt et kompromisforslag, hvori anvendelsesområdet udvides yderligere med:

- lastskibe under tredjelandes flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som sejler i fast rute-fart til eller fra havne i medlemsstaterne, og
- mobile havanlæg med en bruttotonnage på 500 eller derover, som opererer under en medlemsstats myndighed.

Disse fartøjer er i forvejen omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen.

Formandskabets kompromisforslag indebærer blandt andet, at medlemsstaterne for de omfattede lastskibe under tredjelandes flag skal kontrollere ISM-certifikaternes overensstemmelse med koden. Medlemsstaterne må ikke tilsidesætte et ISM certifikat på grundlag af, at certifikatet er udstedt af et klassifikations-selskab, som ikke er anerkendt af EU. Dette er et væsentligt element i kompromisforslaget, idet Kommissionens forslag indebar, at de omfattede lastskibe under tredjelandes flag kun måtte være ISM certificeret af EU-ankendte klassifikations-selskaber.

Kompromisforslaget indebærer yderligere, at en medlemsstat for visse skibe eller kategorier af skibe i indenrigsfart kan tillade undtagelser fra bestemte dele af ISM-koden, såfremt kodens formål er sikret opfyldt på anden måde. I givet fald skal medlemsstaten udstede nationale certifikater, og Kommissionen notificeres om de således vedtagne undtagelser og alternative forholdsregler.

I kompromisforslaget foreslår formandskabet en implementeringsperiode på 2 år for forordningen.

Forordningsforslaget forventes at komme på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på formandskabets kompromisforslag.

---

<sup>5</sup> I havområder af klasse A og B er sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m større end 10% på årsbasis, afstanden til en nødhavn større end 15 sømil eller afstanden til kystlinjen større end 5 sømil. I Danmark er det kun indenrigsfærgerne til Anholt, Bornholm og Christiansø samt mellem Sjællands Odde og Ebeltoft, som ikke sejler i mere beskyttede farvande (klasse C eller D).

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet har i første læsning tilsluttet sig Kommissionens forslag.

## **3. Nærheds- og proportionalitets princippet**

Kommissionen har i forslaget forholdt sig til, om der i betragtning af nærhedsprincippet er behov for EF-lovgivning på området. Det fremgår heraf, at forordningen har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for alle skibstyper i international fart på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 3051/95 for ro-ro-passagerfærger. Forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves og erstattes af en ny tekst.

## **4. Gældende dansk ret**

Den eksisterende forordning finder umiddelbart anvendelse i dansk ret. Derudover gør tekniske forskrifter med hjemmel i lov om sikkerhed til søs ISM koden obligatorisk for

- alle skibe under dansk flag i international fart, som er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- lastskibe i indenrigsfart under dansk flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A, B, C og D uanset flag,
- indenrigslastskibe under fremmed flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- lastskibe under fremmed flag, som er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen, i forbindelse med anløb af dansk havn samt
- mobile havanlæg med en bruttotonnage på 500 og derover.

Sammenholdes formandskabets kompromisforslag med gældende dansk ret, fremgår det, at forslaget ikke udvider ISM kodens anvendelsesområde i Danmark.

Forordningen får nogen, om end kun ringe, betydning for tredjelands lastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, og som er i fast rutefart på dansk havn, idet Søfartsstyrelsens kontrol af ISM certifikaterne vil blive obligatorisk. Disse skibes ISM certifikater synes i dag kun på stikprøvebasis.

## **5. Høring**

Kommissionens forslag har været i skriftlig høring hos EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening har svaret, at de generelt kan tilslutte sig Kommissionens forslag, men at de finder, at overvejelserne om, at der kun må anvendes anerkendte EU klassifikationselskaber er betænkelige ud fra en skibsfartspolitisk betragtning.

Maskinmestrenes Forening har svaret, at den generelt støtter Kommissionens forslag.

HORESTA og Danske Havne har oplyst, at de ingen kommentarer har.

#### **6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Søfartsstyrelsens kontrol af ISM certifikater på tredjelands lastskibe bliver obligatorisk, hvor den i dag udføres som stikprøve. De statsfinansielle konsekvenser heraf skønnes at kunne afholdes inden for Søfartsstyrelsens eksisterende bevilling.

#### **7. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **8. Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere være forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 21. maj 2004.

## **Dagsordenspunkt 10: Forslag til direktiv om anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af medlemsstaterne, og om ændring af direktiv 2001/25/EF, KOM(2004) 311.**

### **Resumé**

Formålet med det foreliggende forslag er at forenkle og opdatere procedurerne for gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser og andre certifikater, herunder påtegninger på sønæringsbeviser og helbredsattester, der er udstedt af et EU-land til EU-statsborgere eller til tredjelandes statsborgere med fast ophold i et EU-land, men uden statsborgerskab i det pågældende land.

Udover dette overordnede formål indeholder forslaget også krav om forebyggelse og sanktioner i forhold til eventuel forfalskning af sønæringsbeviser samt bestemmelser om, at Kommissionen og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur skal føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.

Forslaget kræver en ændring af lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætninger. Forslaget skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Forslaget blev modtaget den 30. april 2004 og var fremsat med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Det overordnede formål med det foreliggende forslag er at opdatere og forenkle den eksisterende EU-regulering vedrørende gensidig anerkendelse af søfarendes sønæringsbeviser (certifikater), herunder påtegninger på sønæringsbeviser og helbredsattester, der er udstedt af et EU-land til EU-statsborgere eller til tredjelandes statsborgere med fast ophold i et EU-land, men uden statsborgerskab i det pågældende land. Forslaget berører dermed sønæringsbeviser for skibsofficerer, som er udstedt i henhold til STCW-Konventionen<sup>6</sup> fra IMO (den internationale maritime organisation under FN), samt øvrige nationale certifikater og beviser.

Anerkendelse af sønæringsbeviser udstedt af EU-medlemsstater er i dag omfattet af direktiverne om generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser<sup>7</sup>.

Direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv med senere ændringer, som bl.a. gennemfører dele af IMO's STCW-Konvention i EF-retten, dækker også anerkendelse af sønæringsbeviser, men vedrører primært sønæringsbeviser fra tredjelande. Direktiv 2001/25/EF henviser i artikel 18 til den generelle ordning for gensidig anerkendelse af lovregulerede erhvervskompetencegivende uddannelser for så vidt angår en medlemsstats anerkendelse af et sønæringsbevis udstedt af en anden medlemsstat.

---

<sup>6</sup> Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention –benævnt STCW-Konventionen på dansk.

<sup>7</sup> Direktiv 89/48/EØF om indførelse af en generel ordning for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende videregående uddannelser af mindst tre års varighed og direktiv 92/51/EØF om anden generel ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser til supplerende af direktiv 89/48/EØF.

Med direktivforslaget udskilles anerkendelsen af sønæringsbeviser således i et særligt direktiv, og området udskilles fra de nævnte direktiver om generelle ordninger. Anerkendelse af søfarende fra andre EU-lande i henhold til de generelle ordninger er i øjeblikket mere kompliceret end anerkendelse af søfarende fra tredjelande. Ved at udskille anerkendelsen af søfarende fra EU-lande i et særligt direktiv med mere simple anerkendelsesprocedurer sikres det, at anerkendelse internt i EU fremover kan foregå ligeså smidigt som anerkendelse af søfarende fra tredjelande.

Forslaget indeholder endvidere krav om, at medlemsstaterne skal forebygge og sanktionere eventuel svindel med sønæringsbeviser.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om, at Kommissionen og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur med regelmæssige mellemrum skal føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.

Implementeringen og forvaltningen af direktivet vil påhvile Søfartsstyrelsen. Heri indgår ansvaret for at opdage og dokumentere svindel med sønæringsbeviser.

Direktivforslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på opnåelse af fælles holdning.

## **2. *Europa-Parlamentets holdning***

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

## **3. *Nærheds- og proportionalitets princippet***

Kommissionen finder, at det er nødvendigt med fælles EU-regulering for at sikre en konsistent implementering af de gældende regler fra FN's maritime organisation, IMO, vedrørende gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser EU-landene imellem. Kommissionen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Regeringen finder også, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet. Nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt, da rammerne for gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser mellem EU-landene bedst kan fastsættes på EU-niveau i form af et direktiv. Der er endvidere tale om overførsel af EU-regulering fra de generelle ordninger til det nye direktivforslag. Ved overførslen indføres der ikke ændringer, som strider imod nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **4. Gældende dansk ret**

De Europæiske Fællesskabers direktiver om indførelse af generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser (89/48/EØF og 92/51/EØF med senere ændringer) er gennemført ved bekendtgørelserne nr. 178 og 179 af 17. marts 2003<sup>8</sup>. Disse bekendtgørelser har hjemmel i lov nr. 291 af 8. maj 1991 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark for

---

<sup>8</sup> Bekendtgørelse nr. 178 af 17. marts 2003 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark for EU/EFTA-statsborgere med erhvervskompetencegivende videregående uddannelse af mindst 3 års varighed og bekendtgørelse nr. 179 af 17. marts 2003 om gensidig anerkendelse af visse erhvervsrettede uddannelser.

statsborgere i De Europæiske Fællesskaber og de nordiske lande.<sup>9</sup> Loven gennemfører ordningen generelt i Danmark (horisontalt), mens det er overladt til de enkelte ministerier at gennemføre ordningen på deres ressortområder (vertikalt). For søfartsområdet er gennemførelsen i dansk ret sket ved § 13 i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning med senere ændringer.

## **5. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos de berørte parter.

I deres fælles høringssvar bemærker Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895, at de ikke har indholdsmæssige bemærkninger til forslaget. Det understreges dog, at medlemsstaternes administrationers autonomi fortsat bør sikres, herunder deres adgang til at stille særkrav om uddannelse.

Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening (DANA) er betænkelig ved nogle elementer i forslaget. Således ønsker DANA, at det bør fremgå klart af forslaget, at der også fremover kan stilles ekstra sagligt begrundede uddannelseskrav, der ligger udover STCW-Konventionen, som betingelse for, at officerer fra andre EU-lande kan forrette tjeneste på skibe under dansk flag. Herved kan Danmark fortsat sikre et højt kvalitetsniveau for officerer på danske skibe, der er tilpasset nationale danske standarder og krav.

Endvidere tilkendegiver DANA, at det bør præciseres i forslaget, at det, udover EU-statsborgere, kun omfatter tredjelandes statsborgere, der har fast ophold i et EU-land, og ikke tredjelandes statsborgere, der har fået udstedt et anerkendelsesbevis af et EU-land.

## **6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Som nævnt er de lovregulerede erhverv under Søfartsstyrelsen i dag omfattet af direktiverne om generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser.

Folketinget har den 25. maj 2004 vedtaget lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark. Loven trådte i kraft den 1. august 2004. Lovens § 1, stk. 2, giver mulighed for at undtage erhverv under Søfartsstyrelsen fra loven. Undervisningsministeriet har udstedt en bekendtgørelse herom efter aftale med Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Direktivforslaget vil medføre, at de maritime officersuddannelser ikke længere vil være omfattet af den generelle anerkendelsesordning. Der vil derfor skulle gennemføres konsekvensændringer i de bekendtgørelser, som i dag medtager erhverv på Søfartsstyrelsens område under den generelle ordning. Desuden vil besætningsloven skulle ændres således, at der i lovens § 13, stk. 1, henvises til det eventuelle nye direktiv om anerkendelse.

Forslaget skønnes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

---

<sup>9</sup> Den 1. august 2004 erstattedes denne lov af lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark.



## **7. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 28. juni 2004.

## **Dagsordenspunkt 11: Forslag til direktiv markedsadgang for havnetjenester, KOM(2004) 654**

*Genoptryk af grundnotat af 11. november 2004*

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

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Den 20. november 2003 forkastede Europa-Parlamentet det forslag til markedsadgang til havnetjenester, der blev fremsat den 13. februar 2001, KOM(2001) 35 efter en indgående debat både i EU-institutionerne og i interesseorganisationer i næsten tre år.

Trods EU-traktatens fundamentale friheder til etablering, fri bevægelighed for arbejdskraft, varer og tjenesteydelser findes der forsat ikke noget regelsæt om havnetjenester, hvorfor Kommissionen skal behandle problemer på dette område fra sag til sag.

Havnetjenesteydelserne er derfor højst variable, både hvad angår adgang, retfærdig og lige behandling af potentielle tjenesteydere, kvalitet og pris. Det findes derfor nødvendigt, og til gavn for operatører, myndigheder og forbrugere at indføre specifikke og klare bestemmelser om adgang til havnetjenestemarkedet på lige vilkår.

Kommissionen finder, at der er et endnu større behov for et regelsæt på området end i 2001. Kommissionen anfører, at transportstatistikker har bekræftet forudsigelserne i Kommissionens hvidbog om transport fra 2001. Her anføres det, at overførsel af gods- og passagertransport til søtransport er den mest effektive metode til at klare det stigende transportbehov, der i 2010 forventes at være 50% større end i 1998, jævnfør planerne for Short Sea Shipping og Motorways of the Sea.

*Følgende punkter i forslaget er uændrede i forhold til det tidligere forslag:*

Grænserne for de havne, der skal være omfattet af direktivet (havne, der er åbne for almindelig trafik og hvis gennemsnitlige årlige godstrafik ikke er under 1,5 mio. ton og /eller 200.000 passagerer, målt over de seneste tre år).

De omfattede havnetjenester er lodsning, som beskrevet i artikel 14, bugsering, trosseføring, godshåndtering og passagerbetjening.

Medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i medfør af sociallovgivningen, herunder helbreds- sikkerheds- og ansættelsesforhold, berøres ikke.

Vilkårene for tilladelser skal være objektive, gennemskelige, ikke-diskriminerende, relevante og proportionelle, og de skal offentliggøres.

Årsagerne til at indføre begrænsning af antallet af havnetjenesteleverandører skal være objektive, og der skal gives tilladelse til det højest mulige antal leverandører.

Den kompetente myndigheds neutralitet skal være sikret ved begrænsning af leverandørantallet og ved udstedelse af tilladelser.

Selvhåndtering på lodsningsområdet er mulig i form af Pilot Exemption Certificates (PEC).

Gennemskuelig regnskabsførelse kræves af havnemyndigheden.

*De væsentlige nye elementer i forslaget er:*

Selvservicering kan som hovedregel udføres ved godsbehandling og passagerservice af leverandørens landbaserede personale. Godshåndterings- og passagerserviceydelse for rederier, der driver godkendt fast rutefart på nærsøfartsforbindelser og motorveje til søs kan tillige anvende skibets faste søfarende mandskab til at udføre selvhåndtering.

Tilladelser til at udføre havnetjenester bliver obligatoriske inden for en vis tid efter direktivets ikrafttræden, og det skal bestemmes, hvad der skal ske ved en senere begrænsning af antallet af leverandører.

Varigheden af tilladelser er stadig afhængig af den investering leverandøren har foretaget og følger de almindelige afskrivningsregler i EU.

Konkurrence mellem havne skal ske ved anvendelse af direktivet om finansiel gennemskuelighed og ved fastsættelse af retningslinier for finansiering af havne eller offentlige midler til havne.

## **2. Gældende dansk ret**

Lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne med senere ændring.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer: Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfær-gernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Europas Maritime Udviklingscenter, Skibsmæglerforeningen, Specialarbejderforbundet i Danmark og Dansk Industri.

*Danske Havne* kan tilslutte sig de grundlæggende intentioner i direktivforslaget om at forberede markedsadgangen for leverandører af havnetjenesteydelser. Danske Havne forstår teksten således, at også havne kan byde på "havneserviceopgaver" og finder det derfor hensigtsmæssigt, at direktivet behandler de vilkår, der skal gælde for havne, der leverer havnetjenesteydelser.

*Danske Havnevirksomheder* kan ikke støtte forslaget, og det anses for særdeles uheldigt, at fremsættelsen, der findes utidig, sker uden dialog med branchen. Forslaget vurderes at ville modvirke liberalisering i Danmark, primært på grund af kravet om "autorisation", altså tilladelse til at udføre havnetjenester. Da der i store, udenlandske havne ofte kun findes en operatør, findes ordningen besnærende i modsætning til de frie muligheder til at leje sig ind i en dansk havn og drive operatørvirksomhed. Da det nye forslag ikke afviger stort fra det forkastede, og da der ikke er sket store ændringer i branchen i det forløbne år, forudser foreningen nye demonstrationer og arbejdsnedlæggelser blandt havnearbejdere. Foreningen finder tillige, at det offentlige ikke skal drive erhvervsvirksomhed, og at der derfor er et særligt behov i Danmark for at begrænse de opgaver en havn, der er infrastrukturejer, kan udføre.

*Danmarks Rederiforening* finder, at der er et klart behov for et europæisk tiltag for at skabe mere effektivitet og dynamik i de europæiske havne, der mange steder er offentligt monopoliserede, mens søfarten

og landevejs-transporten i høj grad er liberaliseret. Det helt afgørende for en effektivisering af havnene er, at det sikres en reel mulighed for flere operatører af de enkelte havnetjenester, således at kun de mest effektive og dygtigste operatører overlever.

Foreningen finder dog, at en række punkter bør ændres, hvis direktivet skal kunne skabe større dynamik og effektivitet i europæiske havne og derved optimere de europæiske transportkæder.

Foreningen har følgende konkrete bemærkninger:

*Ad art. 2:* Det må fastholdes, at medlemslandene ikke tvinges til at kræve brug af EU-medlemsstaters flag for fartøjer, der først og fremmest anvendes til havnetjenester.

*Ad art. 7:* Kravet om at alle havneoperatør skal autoriseres, vil være et tilbageskridt i Danmark, hvor enhver kan nedsætte sig.

*Ad art. 8 og 19:* Det er helt centralt at fastholde bestemmelser om at havne ikke samtidig kan være myndighed og konkurrent for så vidt angår tjenester, som havnen selv ønsker at udføre. Dette skal sikre private operatører og modvirke skabelsen af monopoler i havnene.

*Ad art. 8:* Det præciseres som i Europa-Kommissionens meddelelse om forståelsen af cabotageforordningen, at en ny operatør ikke kan tvinges til at overtage personale og flytbart udstyr fra en tidligere operatør.

*Ad art. 7 og 10:* Danmarks Rederiforening mener, at det virker åbenlyst urimeligt, at forslaget ikke indeholder en egentlig overgangsordning, der kan tage højde for eksisterende koncessioner og etablerede operatører, svarende til tidsperioderne i artikel 12.

*Ad art. 12:* Det virker meget uklart hvilke tjenester, der vil blive omfattet af hvilke tidsperioder, da vurderingen af ”flytbart – ikke flytbart”, ”signifikant – ikke signifikant” helt overlades til den kompetente myndighed, og specialiserede slæbebåde bør ikke medtages i den længste tidsperiode, da sådanne både kan flyttes til anden beskæftigelse.

*Ad art. 13:* Det skal sikres, at rederierne og andre får adgang til at etablere egne terminaler i havnene med samme rettigheder som andre terminaloperatører. Det er ikke klart, i hvilke tilfælde rederierne efter forslaget må benytte skibspersonale til at selvhåndtere, men det må ikke være begrænset til rederier, der opererer på en rute, hvor de af toldmyndighederne er anerkendt som ”regular shipping line” eller hvor de modtager subsidier i medfør af sømotorvejskonceptet. Sådanne ruter vil typisk være betjent af container- eller ro/ro-skibe, mens de skibe, der har mulighed for at selvhåndtere med skibspersonalet typisk er mindre bulkskibe, der har eget last- og losseudstyr ombord og som ikke sejler i fast rutefart.

*Ad art. 14:* Teksten vurderes ikke at føre til nævneværdige forandringer. Det påpeges, at der kan opnås stordriftsfordele ved at kombinere lodsning med andre søbaserede tjenester. Muligheden for PECs er dog positiv.

*Ad art. 17:* De skitserede retningslinier for statsstøtte bør suppleres med havnenes prispolitik, idet der er eksempler på, at offentlige havne har finansieret ikke-havnerelaterede udgifter ved hjælp af havneafgifterne.

*Specialarbejderforbundet i Danmark* anser forslaget for mere yderligtgående end det forkastede forslag, da det vurderes at ville fjerne en arbejdsopgave fra de danske havnearbejdere og i visse tilfælde også for stevedorerne. Der henvises specielt til muligheden i art. 13 for at lade skibenes egne besætninger losse fartøjerne, hvilket anses for et brud på indgåede nationale overenskomster og vurderes at ville fjerne arbejde fra danske havnearbejdere til bl.a. filippinske søfolk. Forbundet er ikke sikker på, om forslaget også berører landbaseret personale. Sammenfattende vurderes forslaget at føre til manglende skatteindtægter fra havnearbejdere, udgifter til dagpenge til samme, øget fortjeneste til rederier fra bl.a. Panama og Nassau. Forbundet forventer derfor, at regeringen vil tage skarpt afstand fra forslaget.

*Dansk Industri* finder, at forslaget generelt vil skabe bedre konkurrence mellem og i havnene og opfordrer den danske regering til at gå positivt ind i de kommende drøftelser af forslaget. Danmark bør arbejde for, at forslaget justeres, således at de kommende EU-regler bliver mindst lige så konkurrencefremmende mellem havnene og i havnene mellem dennes aktører, som tilfældet er under den eksisterende danske havnelov fra 2000. Således bør krav om autorisation som fastsat i art. 7 udgå, og art. 8 og 19 bør revideres, så der skabes lige vilkår for operatører og havnene selv.

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

Forslaget vil indebære en ændring af havneloven.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

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

Forslaget forventes for nærværende ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser. På sigt kan den øgede konkurrence føre til lavere transportomkostninger og dermed bidrage til omlægning af godstransporten fra vej til nærskibstransport som foreslået af Kommissionen.

#### **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at eksisterende ulige adgangsmuligheder til havnetjenestemarkedet i medlemsstaterne, og generelt uklare og utilfredsstillende procedurebestemmelser, indebærer et behov for at etablere fællesskabsdækkende grundregler.

På den baggrund er det regeringens vurdering af forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

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

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om det nuværende forslag (KOM(2004) 654) dateret den 11. november 2004.

Europaudvalget har tidligere modtaget grundnotat om det oprindelige forslag (KOM(2001) 35) den 18. april 2001, der desuden blev forelagt den 14. juni 2002 med henblik på forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet, KOM(2004) 142**

*Genoptrykt notat.*

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

Forslaget til direktivet er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med direktivforslaget er sikring af en ensartet certificering af lokomotivførere.

#### *I. Hovedpunkterne, formål og definitioner*

I direktivforslaget lægges der op til en fastlæggelse af betingelserne og procedurene for togpersonnel, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter. Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret med sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49EF).

Direktivforslagets bestemmelser retter sig mod myndighederne, jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne, såvel som andre virksomheder, der kan have lokomotivførere ansat, i medlemsstaterne.

Der er lagt op til en gradvis indførelse af harmoniseringen:

Første fase (2006-2008): medlemsstaterne implementerer direktivet i den nationale lovgivning og sætter de nødvendige registre op

Anden fase (2008-2010): lokomotivførerne i grænseoverskridende trafik skal certificeres

Tredje fase (2010-2015): certificering af de øvrige lokomotivførere og andet personel

Lokomotivførere i grænseoverskridende trafik, der er certificerede efter regler inden direktivets ikrafttræden, må virke indtil 2010. Det øvrige lokomotivførere må fortsætte deres virke indtil 2015.

Inden 2015 skal alle certifikater fra før direktivets ikrafttræden således være udskiftet til certifikater, som overholder direktivet.

#### *II. Certificering af lokomotivførerne*

Der skelnes mellem den licens/det kørekort lokomotivføreren skal have udstedt af den kompetente myndighed i den enkelte medlemsstat og et harmoniseret certifikat, der udstedes af den jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, som har den pågældende lokomotivfører ansat.

Licensen/Kørekortet, der er lokomotivførerens ejendom, udstedes med en konkret gyldighedsperiode til lokomotivførere, der opfylder de minimumsbetingelser, der er for lokomotivføreres fysiske og psykiske helbred, basal uddannelse og generelle professionelle evner.

I det harmoniserede certifikat angiver ansættelsesstedet – jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren – den virksomhedsspecifikke uddannelse lokomotivføreren har fået, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur som lokomotivføreren er uddannet til at benytte.

Lokomotivførerne skal i det harmoniserede certifikat endvidere opdeles i tre kategorier: A) rangering af lokomotiver og fremførsel, B) passagerkørsel og C) godskørsel.

Lokomotivførerens kørekort må kun bruges til kørsel for den enkelte virksomhed, i det omfang jernbaneinfrastrukturen den pågældende er certificeret til er i overensstemmelse med den jernbaneinfrastruktur virksomheden i medfør af sit sikkerhedscertifikat er certificeret til at benytte.

### *III. Betingelser og procedurer til opnåelse af licensen/kørekortet og det harmoniserede certifikat*

Der er ved betingelserne tale om minimumskrav, således at den enkelte medlemsstat kan stille skrapere krav. Direktivforslaget stiller bl.a. krav til alder, uddannelse, det mentale og fysiske helbred og eksamen vedrørende lokomotivførernes generelle viden om professionen, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur pågældende certificeres til.

Kørekortet udstedes i et eksemplar i medlemsstatens eget sprog og skal fornyes hvert femte år.

### *IV. Den ansvarlige myndigheds opgaver og afgørelser*

Den ansvarlige myndighed skal offentliggøre den nødvendige information, der behøves til opnåelse af kørekortet og kan uddelegere opgaverne med certificering af fysisk og mentalt helbred, psykolog test, generelt kendskab til professionen, udstedelse af nye licenser og opdatering af licenser, såvel som førelsen af registeret over licenser til af den ansvarlige myndighed hertil akkrediterede enheder. I det tilfælde skal der laves et register over personer og institutioner, der er akkrediteret i forhold til dette direktiv.

Myndigheden skal endvidere have et register over alle kørekort, deres udstedelses- og udløbsdato, ændringer osv. Informationerne fra registret skal kunne gøres tilgængelig for andre medlemslandes myndigheder. Registrene i Fællesskabet skal søges harmoniseret.

Virksomhederne skal have et register over de samme forhold for så vidt angår deres harmoniserede certifikat.

Udkastet til direktivet er suppleret med syv bilag, der blandt andet specificerer kravene til de fælles dokumenter, lokomotivførerens forpligtelser, grundlæggende betingelser for udvælgelsen af lokoførere og graden af kendskabet til rullende materiel og infrastruktur.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## 2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed m.v, med senere ændringer.
- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed
- Bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere

## 3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

*Høringssvar:*

*Akademikernes Centralorganisation, Øresundsbrokonsortiet, Danmarks TransportForskning og Ørestadsselskabet I/S har ingen bemærkninger til forslaget.*

*Dansk Jernbaneforbund*

Det er Dansk Jernbaneforbunds holdning, at grænsen for at blive ansat som lokomotivfører i en virksomhed bør være 23 år. Man henviser til de kommende betingelser for erhvervschauffører, der kører i udlandet. Dansk Jernbaneforbund finder også, at gyldigheden for kørekortet/licensen bør være et år efter at man ikke har fremført tog, i stedet for de i direktivet foreslåede fem år. Endvidere bør der indføres en erhvervspsykologisk test forud for ansættelsen i virksomheden eller optagelse på studiet.

*DSB*

DSB vil kunne acceptere, at direktivet ikke blot gælder for grænseoverskridende trafik men også for national trafik.

DSB finder, at opdelingen i rangerlokomotiver, passagertog og godstog er unødvendig. DSB er enig i, at kørekortet (licensen) bør ejes af lokomotivføreren.



DSB mener, at indholdet af Annex IV, generel programme and training method og Annex V, VI og VII beskrivende professionel knowledge henhører under den enkelte jernbanevirksomhed og bør som sådan udelades af direktivet.

DSB kan ikke se formålet med at udstyre togpersonalet med et certifikat og foreslår derfor, at punktet udgår af direktivforslaget. Baggrunden herfor er, at togpersonalet allerede er omfattet af helbreds krav når de udfører grænseoverskridende trafik, herunder helbredsgodkendelse og periodiske helbredsundersøgelser herefter.

#### *Railion Denmark A/S*

Railion DK hilser direktivforslaget velkomment, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Railion DK finder, at det generelt er en hindring for den internationale jernbanetransport, at de enkelte lande har særregler for så vidt angår uddannelse og træning.

Railion DK finder endvidere at forslagens anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere involveret i grænseoverskridende trafik. Andre ombordværende medarbejdere har ifølge Railion DK kun begrænsede sikkerhedsmæssige funktioner, og derfor ville certificering af disse personalegrupper ikke kunne opveje omkostningerne og besværet forbundet med en certificering.

Railion DK støtter også forslaget til selve den fysiske udformning af certifikaterne således at et smart-card først indføres senere. Man støtter ligeledes, forslagens opsplitning i dels en personlig licens, dels specifikke, virksomhedsejede certifikater.

#### *Dansk Transport og Logistik*

Dansk Transport og Logistik kan støtte det foreliggende initiativ, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Dansk Transport og Logistik noterer dog med beklagelse, at Kommissionen ikke i fuldt omfang har fulgt de vigtigste principper i den aftale på området, som CER og EFT allerede i januar 2004 på frivillig basis har opnået enighed om.

Dansk Transport og Logistik kan støtte, at direktivets anvendelsesområde begrænses til grænseoverskridende transport.

Dansk Transport og Logistik finder endvidere, at direktivets umiddelbare anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere, idet andre personalegrupper, f.eks. togførere kun i begrænset omfang udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

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

Direktivforslaget vil medføre ændring af Lov om jernbane, bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed, bekendtgørelsen om helbreds krav på jernbaneområdet, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder og bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Forslagets tiltag vil betyde investeringer i et uddannelsessystem, såvel som til et harmoniseret certificeringssystem og skønnes derfor at kunne have visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

## **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det harmoniserede certificeringssystem vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give lokomotivførere og andet togpersonel forbedrede muligheder for fri bevægelighed, samtidig med at sikkerhedsniveauet for lokomotivføreres og andet togpersonels arbejde fastholdes og udvikles. Det skønnes, at man hermed opnår en større effektivitet i jernbanesektoren.

## **6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører at medlemsstaternes lovgivning vedrørende certificering af lokomotivførere er så forskellige at disse forskelle kun vil kunne udlignes ved en fastsættelse af ensartede harmoniserede regler på fællesskabsniveau.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om et harmoniseret uddannelses- og certificeringssystem.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

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

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004 og den 4. juni 2004.

## **Dagsordenspunkt 13: Opfølgning på ministerkonferencen om trafikikkerhed i Verona, 25.-26. oktober 2004.**

*Nyt notat*

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

Kommissionen fremlagde den 2. juni 2003 en meddelelse om europæisk handlingsplan for trafikikkerheden (KOM(2003) 311).

Handlingsplanen sigter blandt andet mod at tilskynde trafikanter til at vise bedre adfærd i trafikken og navnlig overholde gældende færdselslovgivning, sikre bedre grundlæggende undervisning og efteruddannelse af privatbilister, motorcyklister og erhvervschauffører.

Endvidere peges på behovet for at gøre køretøjerne mere sikre, navnlig gennem teknisk harmonisering og støtte til den tekniske udvikling. Desuden peger Kommissionen på at forbedre vejinfrastrukturen gennem blandt andet afdækning af effektive metoder og udbredelse af disse på lokalt plan.

Den 25.-25. oktober 2004 blev der afholdt en uformel ministerkonference om trafikikkerhed i Verona som opfølgning på den konference, der fandt sted i Verona den 23.-24. oktober 2003.

På baggrund af drøftelserne på den uformelle ministerkonference er der blevet fremsat et konklusionsudkast. Udkastet er delt op i fire hovedafsnit. Det drejer sig om, at det skal anerkendes, at der er behov for at give følgende fire områder høj prioritet:

1. Forbedring af sikkerheden på europæiske veje
2. Finansiering af forbedring af færdselssikkerheden
3. Håndhævelse m.m.
4. Køretøjsikkerhed.

For så vidt angår det første punkt er de mest centrale elementer at medlemslandene overvejer, at højrisiko-veje skal identificeres og gives høj prioritet med hensyn til at forbedre færdselssikkerheden, fremme vejvedligeholdelses-programmer, udvikle programmer til beskyttelse af sårbare brugere, indarbejde færdselssikkerhed m.m. i infrastrukturvedligeholdelse, udvikle nationale og regionale træningsprogrammer for teknikere til identifikation af risikofaktorer m.v., værktøjer til øget information, pilotprojekter om øget information vedrørende farlige strækninger og informationskampagner.

Med hensyn til det andet punkt er det væsentligste, at det udtrykkes, at følgende foranstaltninger synes at være lovende; man definerer et fast beløb, der afsættes til færdselssikkerhedsinvesteringer, udvikle nationale programmer m.m., der skal føre til øgede investeringer i færdselssikkerhed, fremme samarbejdet mellem byer, regioner og korridorer, opfordre til samarbejde med private virksomheder (public private partnership nævnes), allokere en lille procentdel af køretøjsafgifter, motorvejsafgifter, forsikringspræmier o. lign. til en vejfond, opfordre forsikringselskaber til at finde metoder til at belønne sik-

ker kørsel m.m. og evaluere muligheden af at allokere en del af inddrevne bøder for trafikforseelser til færdselssikkerheds-forbedring.

I relation til det tredje punkt er hovedelementerne en anerkendelse af, at håndhævelse af færdselssikkerhed er en integreret del af færdselssikkerhed, gradvis udbygning af et europæisk system til udveksling af oplysninger af relevante data om lovovertrædere, prioritet vedrørende dels veje med høj risiko, dels føreradfærd, incitament og programmer til at fremme udbredt brug af overvågningsudstyr m.m., håndhævelse i sammenhæng med informationskampagner og fremme og organisere værktøjer til udveksling af information mellem nationale og regionale regeringer samt lokale administrationer.

Med hensyn til punkt fire er der navnlig tale om, at ministrene skal opfordre industrien til nye sikkerhedsegenskaber, udveksling af synspunkter mellem regeringer og industrien vedrørende fremtiden for vejsikkerhed, herunder intelligent vejinfrastruktur og databaser knyttet til brug af intelligente køretøjer og samlede bestræbelser mellem medlemslande, Kommissionen og industrien om at skabe muligheder for mere intensivt samarbejde, udveksling af synspunkter og erfaringer vedrørende køretøjssikkerhed og omkostningsreduktion i den professionelle verden i form af eksempelvis træning af førere eller introduktion af køretøjssikkerhedssystemer.

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

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat af 15. juli 2003 om Kommissionens handlingsplan for trafiksikkerhed, ligesom sagen blev forelagt udvalget til orientering den 28. maj 2003 og 28. november 2003.

## **Dagsordenspunkt 14: Forslag til direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, KOM(1997) 644.**

### ***Resumé***

Forslaget indebærer, at det eksisterende direktiv om tekniske krav til fartøjer på indre vandveje i hele EU bringes i overensstemmelse med de mere avancerede standarder, der allerede gælder for fartøjer på Rhinen.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil blive behandlet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på delvis politisk enighed.

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

Med hjemmel i traktatens artikel 71 har Kommissionen den 19. juli 2000 fremsat et forslag om ændring af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Forslaget skal sikre en harmonisering af kravene til fartøjer på indre vandveje i hele EU i overensstemmelse med de mere avancerede standarder, der gælder for fartøjer på Rhinen. Til forslaget er knyttet 11 tekniske bilag, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af eksperter fra EU og Den Centrale Kommission for Sejlads på Rhinen, CCNR.

Det oprindelige direktiv indførte harmoniserede betingelser for udstedelse af tekniske certifikater for fartøjer til sejlads på Fællesskabets indre vandveje. Certifikaterne gav dog ikke umiddelbart mulighed for sejlads på Rhinen, hvor der gælder mere avancerede krav, der er vedtaget af CCNR. Hertil kommer, at enkelte medlemsstater tillige har nationale bestemmelser for fartøjer på indre vandveje.

Kommissionen fremsatte den 9. december 1997 et lignende ændringsforslag, KOM (1997) 644, som blev behandlet på Rådsmødet den 30. november 1998 uden vedtagelse. Revisionsarbejdet har stået stille siden 2000, fordi CCNR reglerne ikke gav hjemmel til at anerkende EU og tredjelandes certifikater. CCNR vedtog imidlertid i slutningen af 2002 en ændring af sine regler, som tilvejebragte den manglende hjemmel. Ændringen forventes at være ratificeret af alle fem CCNR stater inden udgangen af 2004, hvorfor Kommissionen og det hollandske formandskab har fundet det opportunt at genoptage arbejdet.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på delvis politisk enighed.

### ***2. Europa-Parlamentets holdning***

Europa-Parlamentet har ikke forholdt sig til forslaget. Det tidligere, lignende forslag var til 1. behandling i Europa-Parlamentet i oktober 1998. En lang række af parlamentets daværende bemærkninger er indarbejdet i det foreliggende forslag.

### **3. *Nærheds- og proportionalitets princippet***

Kommissionen har ikke taget stilling til nærheds- og proportionalitetsprincippet i forslaget.

Regeringen finder, at proportionalitetsprincippet er opfyldt. Søtransport – også ad indre vandveje – er et internationalt erhverv. En høj teknisk sikkerhedsstandard og lige adgang til det indre marked kan derfor bedst ske ved en harmonisering på EU niveau. Endvidere vurderes nærhedsprincippet opfyldt, idet de tekniske standarder i høj grad er blevet fastlagt med inddragelse af CCNR og dermed de medlemslande, der har internationale indre vandveje. Medlemslandene har endvidere i et vist omfang ret til at foretage undtagelser fra direktivet med hensyn til indre vandveje uden forbindelse til andre medlemslandes vandveje.

### **4. Gældende dansk ret**

Danmark har ingen indre vandveje og har ikke gennemført det oprindelige direktiv i dansk ret. Danmark meddelte på den baggrund endvidere Kommissionen skriftligt ved breve af den 5. marts og den 10. november 1998, at Danmark ikke agtede at gennemføre det tidligere, lignende forslag.

### **5. Høring**

Forslaget har ikke været i høring. Danmark har som nævnt ingen indre vandveje. Forslaget pålægger heller ikke danske søgående skibe, der sejler ad indre vandveje, yderligere certifikatkrav. Forslaget skønnes derfor ikke relevant for borgere eller virksomheder i Danmark.

### **6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget kan, såfremt der ikke indføres en specifik undtagelse for medlemslande uden indre vandveje, gennemføres i dansk ret ved en teknisk forskrift med hjemmel i lov om sikkerhed til søs og kræver således ikke lovændring. Forslaget skønnes ikke at ville få statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

### **7. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

### **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Grundnotat vedrørende det tidligere, lignende forslag blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 20. november 1998 til orientering. Grundnotat vedrørende det foreliggende forslag er ikke blevet forelagt Folketingets Europaudvalg, idet den danske holdning var, at det ikke heller ikke var relevant at gennemføre dette direktiv i dansk ret, idet Danmark ingen indre vandveje har, jf. Danmarks tidligere tilkendegivelser overfor Kommissionen.

## Dagsordenspunkt 15: Galileo

- a) Rådskonklusioner om indledning af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation og
- b) forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om implementering af etableringsfasen og driftsfasen af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation (KOM (2004) 477).

*Nyt notat.*

### 1. Baggrund og indhold

#### *Forordningsforslaget*

Rådet har den 30. juli 2004 modtaget Kommissionens forslag vedrørende ovenstående. Forslaget skal vedtages efter traktatens artikel 251, dvs. fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Rådet vedtager sin fælles holdning med kvalificeret flertal.

Kommissionen oplyser i sin meddelelse knyttet til forslaget, at Galileo-programmet er et program, der har teknologiske, politiske og økonomiske dimensioner, og at alle sektorer påvirkes af udviklingen af satellitbaseret radionavigation. Markedet herfor er i stærk vækst, og Kommissionen anfører, at markedet vokser med en årlig rate på 25 %. Man vurderer, at der vil være 3 milliarder modtagere i 2020. Antallet af jobs skabt som følge af Galileo-programmet alene skulle ligge i omegnen af 100.000.

Videre anfører Kommissionen, at satellitbaseret radionavigation passer perfekt til rammerne for transportpolitikken som beskrevet i Kommissionens hvidbog (KOM (2001) 370), herunder særligt i relation til fragtstyring, takstopkrævning vedrørende infrastrukturer og færdselssikkerhed. Endvidere anføres, at satellitbaseret radionavigation er en del af dagligdagen inden for områder som mobiltelefoni, bankforretninger og civile sikkerhedssystemer.

Programmet består af følgende fire på hinanden følgende faser:

- En **planlægningsfase**, der løb fra 1999 til 2001 under hvilken systemarkitekturen blev designet, ligesom det blev besluttet, hvilke tjenester, der skulle udbydes.
- En **udviklingsfase**, der løber fra 2002 frem til 2005, og som dækker udvikling af satellitterne og systemets jordkomponenter samt validering i kredsløb.
- En **etableringsfase** i 2006 og 2007, der omfatter konstruktion af og opsendelse af satellitterne og etablering af hele det jordbaserede system.
- En **driftsfase**, der starter i 2008, og som omfatter styring af systemet samt vedligeholdelse og opdatering.

Den første fase af programmet har været knyttet til forskning, og den finansielle støtte fra Fællesskabsbudgettet blev overvejende givet gennem 5. rammeprogram for forskning. For at kunne implementere anden fase, dvs. udviklingsfasen (2002-2005), etableredes med Rådsforordning 876/2002 af 21. maj

2002 et Galileo Joint Undertaking. Programmet har modtaget totalt 550 mio. €, der trækkes fra TEN-budgettet. Tilsvarende har de medlemslande, der deltager i ESA (European Space Agency), bidraget med samme beløb, dvs. 550 mio. €. Endelig er denne del af programfasen også støttet med 100 mio. € fra 6. rammeprogram.

Etableringsfasen (2006-2007) er estimeret til at andrage 2,1 mia. €. På Rådsmøde (transport) den 25. - 26. marts 2002 blev et sæt konklusioner vedtaget og af disse fremgår, at man skal tilstræbe en omkostningsdeling på 1/3 og 2/3 vedrørende henholdsvis de midler, der kommer fra Fællesskabsbudgettet, og de midler, der kommer fra den private sektor. Det medfører, at den private sektor bør tegne sig for 1,4 mia. €, mens de resterende 700 mio. € er knyttet til den offentlige sektor. Som et resultat heraf og huset til de eksisterende finansielle perspektiver, vil budgettet relateret til denne fase under de nye finansielle perspektiver skulle andrage 500 mio. €, dvs. det beløb der fra Fællesskabsbudgettet knyttes til denne fase i 2007, idet de resterende 200 mio. € falder under de eksisterende finansielle perspektiver, der gælder til og med 2006.

Finansieringen af driftsfasen (2008 -) forudses dækket af den private sektor. På basis af en PricewaterhouseCoopers analyse – og henset til den særlige karakter markedet for satellitnavigation har – anslås det, at det vil være nødvendigt med ekstraordinær offentlig finansiering i de første driftsår. Beløbet er ikke kendt og vil ikke blive kendt før forhandlinger om koncessionskontrakter er afsluttet, et arbejde der fortsætte i 2005. Det anslåede finansieringsbehov angives at være 500 mio. € og vil ligeledes være relateret til de nye finansielle perspektiver.

#### *De institutionelle rammer for 3. og 4. fase (etableringsfasen og driftsfasen)*

Kommissionen anfører, at de planlagte institutionelle rammer for 3. og 4. fase afviger markant for rammerne for de to første faser, idet konstruktion og styring af faserne skal udføres af en privat koncessionshaver under styring af "Supervisory Authority", et Fællesskabsagentur der optræder som licensudstedende autoritet for systemet. "Supervisory Authority" blev skabt gennem Rådsforordning no 1321/2004 og vil blive etableret i første halvdel af 2005. Blandt "Supervisory Authority"'s opgaver er at have budgetansvar (bemyndiget til SB af Kommissionen) i overensstemmelse med betingelserne i artikel 54 (2) (b) i den finansielle forordning om Fællesskabets budget.

Med henblik på at "Supervisory Authority" kan udføre sine opgaver har dets bestyrelse, der består af repræsentanter fra medlemslandene og Kommissionen, fået tildelt betydelige beføjelser til at etablere budgettet, kontrollere dets iværksættelse, godkende arbejdsprogrammet, vedtaget passende finansielle regler og sørge for gennemsigtige beslutningsprocedurer. Udover dette er Supervisory Authority underlagt kontrol af Revisionsretten.

Den private koncessionsholder udpeges efter en udbudsprocedure, som varetages af Galileos Fællesforetagende. Kontrakten vil blive underskrevet i 2005. I overensstemmelse med artikel 3 i forordning 1321/2004 vil systemet tilhøre "Supervisory Authority" og vil forblive offentligt i sin helhed. Kun konstruktionen og styringen vil i en given periode være overdraget til koncessionsholderen.

#### *Midlerne til offentlig finansiering af etableringsfasen og driftsfasen*

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at forudse et finansieringsbehov fra Fællesskabsbudgettet på 1 mia. € knyttet til fase 3 og 4, dvs. de to afsluttende faser i programmet. Beløbet overføres til Su-



pervisory Authority, der vil bruge det i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning 1321/2004. Begrundelsen for at ønske beløbet overført fra det generelle budget frem for fra TEN og forskningsrådet angives at være følgende:

- Programmet har nu nået en vis modenhed og antaget en dimension, der strækker sig ud over den sektorspecifikke politik, som normalt er fulgt af Kommissionen i relation til innovation, transport, telekommunikation etc. Programmet udgør desuden et af hovedelementerne i det fremtidige Europæiske Rumprogram
- Størrelsen af de aktioner, der dækkes, medfører krav om gennemsigtighed, budgetfastfrysning og omhyggelig oversigt over programmet
- Det er nødvendigt af budgetmæssige og institutionelle hensyn at være klar m.m. over for koncessionshaveren.

Videre anfører Kommissionen, at det er vigtigt at understrege, at finansieringen af Galileo-programmet fra Fællesskabets budget er tidsbegrænset og, at de kommercielle indtægter, der genereres fra systemet, bør udvise økonomisk stabilitet over tiden – de skulle endda være tilstrækkelige til at sikre forbedring og opdatering af systemet. Udover Fællesskabsbudgettet omfatter den finansielle plan for de to sidste faser tre andre ressourcer. For det første er der tale om indtægter til koncessionshaveren for salg af forskellige tjenester genereret fra Galileo. For det andet vil den fremtidige koncessionshaver få indtægter fra licenser og intellektuelle ejendomsrettigheder, og for det tredje har EIB oplyst, at man er villig til at yde lån.

Derudover er der tredjelande (især Kina, Israel og Indien), der er villige til at indskyde kapital i projektet.

Kommissionens konklusion er herefter, at Galileo-programmet nu er nået til et avanceret stade, og det går langt udover et almindeligt forskningsprojekt. Det er ifølge Kommissionen derfor nødvendigt at placere det i et specifikt legalt instrument, der dækker etableringsfasen og driftsfasen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

### ***Rådskonklusionerne***

Den 7. oktober oversendte Kommissionen en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet ”Mod etableringsfasen og driftsfasen af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation”.

På baggrund af meddelelsen m.m. agter formandskabet at forelægge et sæt konklusioner for Rådet med henblik på rådsvedtagelse (transport) den 9. – 10. december 2004.

## **2. Gældende dansk lovgivning**

Der findes ikke dansk lovgivning vedrørende satellitnavigation.

## **3. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring ved følgende myndigheder og interesseorganisationer m.v.:

ITD, Det Kommunale Kartel, (Handelskammeret), AHTS, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danske Busvognmænd, Amtsrådsforeningen, HK Trafik og Jernbane, Rederiforeningen, Dansk Industri, Kommunernes Landsforening, STK, SID, LO, DTL, Danske Dagblade, FDM.

En række høringsparter har svaret, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

To høringsparter har haft substantielle bemærkninger. Det drejer sig om følgende:

#### Dansk Industri

Dansk Industri anfører, at Galileo-programmet er en ganske betydelig europæiske satsning, og at der ud fra et overordnet industrielt synspunkt næppe kan sættes spørgsmålstegn ved vigtigheden af Galileo-programmet for Europa og europæisk industri.

Dansk Industri anfører videre, at man derfor anser det for væsentligt, at der tilvejebringes en løsning på de finansielle udfordringer i tilknytning til programmet.

Endvidere anfører Dansk Industri, at man – i betragtning af de ganske betydelige finansielle konsekvenser, som en gennemførelse af programmet og overgangen til en mere kommercielt orienteret driftsfase vil få for det fælles EU-budget – er enig i, at det er nødvendigt med et juridisk bindende grundlag. Dansk Industri kan på den baggrund tilslutte sig formålet med forordningen. Samtidig anser Dansk Industri det for væsentligt, at der bringes klarhed over, hvorvidt de omtalte finansieringsbehov er ”det endelige behov”.

Derudover anfører Dansk Industri, at netop fordi Galileo-programmet også har et stort industrielt perspektiv, anser man det for væsentligt, at europæisk industri direkte inddrages i den videre planlægning af programmet, så den bedst mulige fremtidige udnyttelse af programmet kan sikres. Man anfører, at inddragelse af industrien kunne sikres ved at sikre direkte industrirepræsentation i executive komitéen i den såkaldte *Galileo Joint Undertaking*, f. eks. via en repræsentant fra Eurospace, som er en samarbejdsorganisation for de europæiske rumfartsvirksomheder.

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

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark. Forslaget har ikke direkte statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Forslaget må på sigt vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af bl.a. mere optimal infrastrukturudnyttelse.

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

Galileo-programmet er et europæisk program, og regeringen er enig med Kommissionen i, at dette program mest hensigtsmæssigt etableres på europæisk niveau.

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

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne 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, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004 og 1. oktober 2004, på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 og den 1. marts 2002. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

## **Dagsordenspunkt 16: Forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere, KOM(2004) 473.**

- *Nyt notat*

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

Forslaget til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere er fremsat den 14. juli 2004 under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Forslaget har relation til pakken af forordninger om et fælles europæisk luftrum (Single European Sky), som trådte i kraft i april 2004. Med fælles regler for certificering af udøvere af luftfartstjenester, etablering af funktionelle luftrumsblokke, ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer udgør disse forordninger grundlaget for oprettelse af et fælles europæisk luftrum. Kommissionen kan efter en af forordningerne - luftfartstjenesteforordningen - fremsætte forslag om fælles regler for certificering af flyveledere inden for Fællesskabet.

Kommissionen har forud for forslaget undersøgt medlemsstaternes praksis for certificering af flyveledere. Undersøgelsen viste, at der er variationer i medlemsstaternes procedurer og niveauer for certificering af flyveledere på trods af eksisterende internationale standarder som udarbejdet af den internationale luftfartsmyndighedsorganisation ICAO og den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed Eurocontrol.

De konstaterede variationer i medlemsstaternes procedurer og niveauer for certificering er ifølge Kommissionen ikke længere acceptable inden for Fællesskabet henset til en øget risiko for sikkerheden i det tæt trafikerede europæiske luftrum.

Det anføres, at fælles regler for certificering vil forbedre sikkerheden gennem et ensartet og mere sammenligneligt niveau for flyvelederes kvalifikationer såvel inden for rammerne af den enkelte udbyder af lufttrafiktjenester som i forholdet mellem flere udbydere af lufttrafiktjenester. Dette vil bidrage til at lette etableringen af funktionelle luftrumsblokke på tværs af medlemsstaternes grænser i forbindelse med oprettelsen af et fælles europæisk luftrum.

Videre anføres det, at fælles regler for certificering vil føre til en mere effektiv organisering af arbejdsmarkedet for flyveledere og forbedre forholdene for flyvelederes frie bevægelighed gennem fjernelse af grundlaget for den forsigtighed, som nogle medlemsstater i dag måtte have i relation til gensidig anerkendelse af certifikater udstedt af andre medlemsstater.

Forslaget bygger på eksisterende internationale standarder for certificering af flyveledere som udarbejdet af den internationale luftfartsmyndighedsorganisation ICAO (Annex I) og af den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed Eurocontrol (ESARR 5 - Eurocontrol Safety Regulatory Requirement).

En af forordningerne i pakken om et fælles europæisk luftrum - luftfartstjenesteforordningen - indeholder bestemmelser om optagelse af Eurocontrols standarder og sikkerhedskrav inden for forordningens anvendelsesområde i fællesskabsretten. Med Kommissionens forslag foreslås det, at Eurocontrol's ESARR 5 optages i fællesskabsretten i overensstemmelse med førnævnte forordning. Forslaget indehol-

der derudover supplerende bestemmelser om bl.a. certificering af træningsudbydere og forpligtelse til at auditere alle elementer i systemet for certificering af flyveledere.

Forslaget finder anvendelse på ansøgninger om certifikat til flyveledere og elever ansat af udbydere af luftfartstjenester, som hovedsageligt tilbyder tjenester til civil lufttrafik.

Medlemsstaterne skal udpege en national tilsynsmyndighed til varetagelse af de opgaver, som påhviler myndigheden i henhold til forslaget. Den nationale tilsynsmyndighed skal være uafhængig af udbydere af flyvelederuddannelser, og som minimum uafhængig på det funktionelle plan.

Medlemsstaterne skal sikre, at lufttrafiktjenester alene udøves af behørigt certificerede flyveledere. Forslaget indeholder krav til udstedelse af certifikater til flyveledere og elever, herunder krav om alder, uddannelse, fysisk helbred og sprogfærdigheder. Forslaget indeholder endvidere krav til udstedelse af certifikatpåtegninger til træningsinstruktører samt kriterier for opretholdelse af flyvelederes kategoripåtegninger om udøvelse af specifikke lufttrafiktjenester.

Et certifikat udstedes til en person, der vurderes som kompetent til at agere som flyveleder eller elev, og er personlig ejendom. Et certifikat skal indeholde oplysninger om de kategorier af lufttrafiktjenester, som den enkelte indehaver af certifikatet må udøve (fx tårnkontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar, indflyvningskontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar, områdekontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar). Et certifikat kan blive tilbagekaldt, hvis der opstår tvivl om en flyveleders kvalifikationer, eller hvis der er tale om grov uagtsomhed fra en flyveleders side. Medlemsstaterne skal anerkende flyveledercertifikater udstedt af andre medlemsstater i overensstemmelse med forslagets bestemmelser.

Den nationale tilsynsmyndighed skal forestå certificering af enheder, som tilbyder uddannelse af flyveledere. Forslaget indeholder krav til certificering af uddannelsessteder. Medlemsstaterne skal anerkende certifikater til uddannelsessteder udstedt af andre medlemsstater i overensstemmelse med forslagets bestemmelser.

Den nationale tilsynsmyndighed skal regelmæssigt auditere alle elementer af systemet for certificering af flyveledere og har derudover mulighed for at kontrollere gennemførelse og overholdelse af forslagets bestemmelser ved stikprøver.

## **2. Gældende dansk ret**

Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 6-03 om certificering, generelt.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-05 om helbredskrav.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-69 om godkendelse af ikke-dansk certifikat (validering og konvertering).

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-70 om flyveledercertifikat

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-94 om teoretisk uddannelse til flyveledercertifikat m.m.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-95 om praktisk uddannelse til flyveledercertifikat m.m.

Det bemærkes, at en revision af ovennævnte Bestemmelser for Civil Luftfart pågår. De reviderede bestemmelser forventes at træde i kraft i efteråret 2004.

Derudover forventes Bestemmelser for Civil Luftfart 6-99 om godkendte personer (i forbindelse med uddannelse) ligeledes at træde i kraft i efteråret 2004.

### 3. Høring

Kommissionens forslag har tidligere været sendt i høring hos følgende organisationer:

*AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, DAL-PA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten (Naviair), Foreningen af Flyvelederassistenter i Danmark og Københavns Lufthavne A/S.*

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Dansk Flyvelederforening (DATCA) er umiddelbart positivt indstillet overfor en harmonisering af reglerne for certificering af flyveledere inden for EU.

Fsva. forslaget artikel 2 og definitionen af "air traffic controller" bemærker Dansk Flyvelederforening, at der for øjeblikket er en tendens til at udviske forskellen mellem flyveledelse og diverse former for flyveinformationstjeneste. De mindre lufthavne og flyvepladser har i en periode været økonomisk trængte og har derfor undladt at etablere flyveledelse, selvom trafikmængden har krævet det.

Dertil kommer, at AFIS-operatører i mange tilfælde benytter sig af radarinformationer, også selv om AFIS-operatører ikke er uddannede til brugen af radar. Dette kommer som oftest til udtryk gennem fraseologien, som i flere tilfælde er identisk med den, der bruges inden for flyveledelse.

Dansk Flyvelederforening finder det på den baggrund af stor betydning, at definitionen af "air traffic controller" præciseres ved tilføjelse af en henvisning til de relevante standarder i ICAO's Annex 1 og Eurocontrol's ESARR 5.

Fsva. forslaget artikel 3 om nationale tilsynsmyndigheder ser Dansk Flyvelederforening gerne, at der etableres en fælles EU-tilsynsfunktion med henblik på at påse de nationale tilsynsmyndigheders overholdelse af retningslinierne som fastsat af EU.

Flere af de forhold, der er nævnt i forhold til artikel 2, opleves som værende i strid med de generelle europæiske retningslinier på området. Det er endvidere opfattelsen, at det danske tilsyn har ageret meget svagt i de nævnte sager.

Dansk Flyvelederforening efterlyser en instans, som der kan rettes henvendelse til i sager vedrørende det nationale tilsyn. Alternativt foreslås det, at der oprettes et klagenævn, som kan behandle sager vedrørende de nationale tilsyn.

Fsva. forholdet mellem civile og militære flyveledere efterlyser Dansk Flyvelederforening fælles regler for civile certifikater til militære flyveledere - i hvert fald når der er tale om militære flyveledere,

som kontrollerer civil lufttrafik. Dansk Flyvelederforening ønsker generelt øget fokus på forholdet mellem civile og militære flyveledere.

Flyvesikringstjenesten (Naviair) bemærker indledningsvist, at Kommissionens direktivforslag i al væsentlighed ligger tæt op af de krav og strukturer, som er indeholdt i ESARR 5-dokumenterne som udgivet af Eurocontrol. Dog er der på en række punkter nye krav, ligesom der i direktivforslaget er krav, som er skærpet i forhold til Statens Luftfartsvæsenes fortolkning af ESARR 5. Der vil således i forhold til nye Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er) være forhold, hvor de danske BL'er i nuværende udkast ikke lever op til direktivforslaget.

Videre bemærkes, at implementeringen af bestemmelserne i ESARR 5 vil øge Naviair's samlede resourceforbrug væsentligt, især i relation til vedligeholdelse, registrering og validering af det operative personales kompetencer. Selv om der kan være gode begrundelser for yderligere at skærpe bestemmelserne i ESARR 5, bør det stedse have sig for øje, at enhver skærpelse uvægerligt vil medføre øget resourceforbrug hos de involverede parter, det være sig de nationale tilsynsmyndigheder (SLV), training providers (Naviair) samt flyveledere og elever.

Naviair har følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser i direktivforslaget:

Fsva. forslagens artikel 2 om definitioner bemærkes, at der vil være behov for nøje at overveje, om der bør tilføjes yderligere definitioner. Der er fx medtaget en definition af "air navigation service providers", men der mangler en definition af "air navigation services". Tilsvarende er måske ikke alle begreber i artikel 7 om kategorier af lufttrafiktjenester (som en flyveleder er certificeret til) entydige.

Fsva. forslagens artikel 2, stk. 6, litra c, om flyvelederes sprogkundskaber bemærkes, at det både i forhold til i dag og i forhold til de reviderede BL'er er et nyt krav, at der skal udstedes påtegninger i forhold til certifikatindehaveres sprogfærdigheder. Naviair opererer i dag med en såkaldt PELA test (Proficiency in the English Language), som eleverne skal bestå i løbet af deres uddannelse. Hvor omkostningstungt det nye krav i realiteten bliver, kan først vurderes, når direktivet implementeres i dansk ret. Det må dog under alle omstændigheder forventes, at kravet vil udløse yderligere resourceforbrug i forhold til gældende praksis.

Fsva. forslagens artikel 5, stk. 1(a), om krav til udstedelse af certifikater bemærkes, at det grundlæggende krav om, at elever ubetinget skal være i besiddelse af studentereksamen eller lignende, er nyt.

Kravet forhindrer Naviair i at optage personer med en luftfartsrelevant baggrund i et videre uddannelsesforløb til flyveleder. Dette har gennem tiderne været praksis i forhold til fx AFIS- og FIC-operatører og INFO-flyveledere. Til disse grupper, som på anden vis har erhvervet sig relevant erfaring, har der ikke hidtil været stillet krav om en til universitetet adgangsgivende eksamen. Kravet må anses for at være unødvendigt begrænsende i forhold til Naviair's rekruttering af personale, og Naviair foreslår på den baggrund en ændring af artikel 5, stk. 1(a).

Fsva. forslagens artikel 5, stk. 5(c), bemærker Naviair, at aspiranter fremover skal være i besiddelse af et gyldigt medical certificate for at kunne deltage i praktisk indøvning (on the job training, OJT). Dette er en skærpelse i forhold til i dag, men dog i tråd med ESARR 5 og de reviderede BL'er. Naviair tager kravet ad notam og finder ikke forholdet problematisk.

Fsva. forslaget artikel 5, stk. 3(b), bemærker Naviair, at kravet om gennemførelse af eksamen for OJT-instruktører er nyt og forekommer at være en unødvendig skærpelse, idet den hidtidige praksis har fungeret tilfredsstillende.

Fsva. forslaget artikel 6, stk. 3 og 4, om kriterier for opretholdelse af flyvelederes kategoripåtegninger bemærker Naviair, at den foreslåede 5-års regel er en stor lempelse i forhold til i dag, hvor en dansk flyveleder allerede efter 18 måneder uden aktiv tjeneste mister sine rettigheder. Med den reviderede BL 6-70 om flyveledercertifikat udvides denne periode til 2 år. Videre mangler der en angivelse af den periode, for hvilken den første kategoripåtegning udstedes.

Fsva. forslaget artikel 7 om flyvelederes kategoripåtegninger bemærkes, at det bør overvejes at definere alle de i artikel 7 anførte begreber for derved at sikre klarhed og entydighed. Artiklen er vanskelig at overskue, og det bør overvejes at forbedre dette.

Fsva. forslaget artikel 8 om sprogfærdigheder anfører Naviair, at forslaget lægger op til, at både elever og certificeret operativt personale løbende skal aflægge prøve i sprogfærdigheder. Der er her tale om nye krav, som nemt vil blive ressourcekrævende at opfylde. Danske flyvelederes engelskkundskaber er i forvejen tilfredsstillende, og der bør derfor udvises tilbageholdenhed ved kravenes detaljerede implementering i Danmark.

Fsva. forslaget artikel 10 om certificering af udbydere af træning til flyveledere bemærkes, at det er et nyt krav, at Training Providers (træningsudbydere) skal certificeres. Naviair's uddannelsesvirksomhed godkendes allerede i dag af Statens Luftfartsvæsen, og det forventes ikke, at selve certificeringsprocessen vil medføre radikalt øgede krav og øget ressourceforbrug for Naviair og Statens Luftfartsvæsen. Dette bør der selvfølgelig tages højde for ved direktivets implementering i Danmark.

Fsva. forslaget artikel 10, stk. 6, bemærkes, at spørgsmålet om gensidig anerkendelse af certifikater primært er et anliggende for Statens Luftfartsvæsen. Der er tale om et helt nyt koncept, som vel i højere grad end hidtil giver mulighed for, at træningsudbydere kan uddanne flyveledere fra andre lande.

Direktivets mål sigter bl.a. på at sikre arbejdskraftens frie bevægelighed, hvor gensidig anerkendelse af uddannelsesinstitutioner vil være et nyttigt værktøj. Det bør dog fordre, at der foreligger en harmoniseret og gennemsigtig uddannelse af flyveledere i alle medlemslande.

Fsva. forslaget artikel 11 om regnskabsmæssige krav til træningsudbydere bemærker Naviair, at der - som for air navigation service providers i forordningspakken om et fælles europæisk luftrum - indføres nye og skærpede krav til regnskabsaflæggelse, revision m.v. af træningsudbydere. Kravet vil være ressourcekrævende at opfylde.

Fsva. forslaget artikel 12 om sikring af overholdelse af kompetencestandarder bemærkes, at kravet om registrering af hver enkelt certifikatindehavers effektive arbejdsindsats på de respektive sektorer og positioner m.v. er nyt og en meget væsentlig skærpelse i forhold til ikke alene gældende praksis, men også i forhold til den kommende reviderede BL på området. Der er tale om et ressourcekrævende tiltag, som forudsætter en væsentlig holdningsbearbejdning hos personalet.

Fsva. forslaget artikel 13 om gensidig anerkendelse af flyvelederes certifikater bemærkes, at bestemmelserne om gensidig anerkendelse af flyveledercertifikater er nye på området, hvor udenlandske certifikater hidtil har været underkastet en konkret valideringsprocedure hos Statens Luftfartsvæsen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under artikel 10.



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

Implementering af direktivet forventes ikke at medføre ændringer af de på implementeringstidspunktet gældende Bestemmelser for Civil Luftfart, bortset fra fastsættelse af bestemmelser om krav til sprogfærdigheder.

#### **5. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget skønnes at kunne føre til mindre stigninger i omkostninger for den nationale tilsynsmyndighed, som skal udpeges i henhold til forslaget. Omkostningerne vil dog blive udlignet gennem de gebyrer, som opkræves for tilsynsmyndighedens udstedelse af certifikater til uddannelsessteder, flyveledere m.fl.

Forslaget skønnes at kunne føre til mindre stigninger i omkostninger for udbydere af lufttrafiktjenester. Dette skyldes hovedsageligt forslagets krav om vedligeholdelse af flyvelederes uddannelse samt eventuelle stigninger i gebyrer til tilsynsmyndigheden for udstedelse af certifikater.

#### **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen vurderer, at et direktiv er det mest hensigtsmæssige instrument til fastlæggelse af fælles standarder for flyvelederes kompetencer. Det vil efter forslaget være op til den enkelte medlemsstat at træffe beslutning om gennemførelse af direktivets standarder. Regeringen er enig heri.

Det er endvidere regeringens vurdering, at forslaget ikke strækker sig videre end nødvendigt for at opfylde målsætningen om indførelse af ensartede standarder for certificering af flyveledere i fællesskabsretten.

#### **6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Folketingets Europaudvalg har tidligere modtaget grundnotat om sagen den 15. september 2004.

**Dagsordenspunkt 17: Ændret forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2004) 73.**

*Genoptrykt notat.*

**1. Baggrund og indhold**

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

Den eksisterende forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart udgør det instrument, hvorved harmoniserede tekniske bestemmelser for konstruktion, fremstilling, operation og vedligeholdelse af civile luftfartøjer samt for personale og organisationer, der beskæftiger sig med disse opgaver, indarbejdes i fællesskabsretten.

Forordningen indfører nogle af de tekniske forskrifter og administrative procedurer (JAR's – Joint Aviation Requirements), som er udarbejdet af den europæiske sammenslutning af luftfartsmyndigheder JAA (Joint Aviation Authorities) i fællesskabsretten.

Kommissionen forelagde i marts 2000 et forordningsforslag KOM(2000) 121 endelig om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91, således at de af JAA udarbejdede bestemmelser om erhvervmæssig lufttransport i JAR-OPS 1 tilpasses fællesskabsretten og indføjes som et nyt bilag til forordningen.

Bestemmelserne i JAR-OPS 1 indeholder detaljerede tekniske krav og administrative procedurer for erhvervmæssig lufttransport, herunder regler om certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber, om operationelle krav og procedurer, om instrumenter og udstyr, om vedligeholdelse af luftfartøjer samt om vedligeholdende træning for piloter og kabinebesætningsmedlemmer.

Kommissionen forelagde i februar 2002 et ændret forordningsforslag KOM(2002) 30 endelig om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91. Forslaget indeholdt mindre ændringer i forhold til det oprindelige forordningsforslag KOM(2000) 121 endelig.

Senest har Kommissionen den 10. februar 2004 forelagt et ændret forordningsforslag KOM(2004) 73 endelig om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91. Forslaget er blandt andet udarbejdet på baggrund af Europa-Parlamentets første læsning, som indeholdt forslag om indføjelser af afsnit Q om flyve-, tjeneste- og hviletid for flyvende besætninger.

Det ændrede forslag sigter fortsat mod at tilpasse de af JAA udarbejdede bestemmelser om erhvervmæssig lufttransport i JAR-OPS 1 til fællesskabsretten samt at indføje disse bestemmelser i et nyt bilag til forordningen.

Forslaget indeholder også flere nye elementer, som vedrører fastsættelse af bestemmelser om flyve-, tjeneste- og hviletid for flyvende besætninger samt afklaring af forholdet til Kommissionens direktivforslag om fastsættelse af krav til uddannelse og certificering af kabinebesætninger.

Videre indeholder forslaget ændringer, som skal indarbejdes i forordning (EØF) nr. 3922/91 og dens bilag efter ikrafttrædelse af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

Hertil kommer ændringer som følge af gennemførelsesbestemmelser om certificering og vedligeholdelse af luftfartøjer, materiel m.v. samt certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer som udstedt i medfør af ovennævnte forordning (EF) nr. 1592/2002.

Endelig indføres der med forslaget en henvisning til direktiv 2000/79/EF om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart med henblik på at præcisere overensstemmelse mellem direktivets minimumsforskrifter og forslagets mere detaljerede tekniske bestemmelser.

## **2. Gældende dansk ret**

De gældende danske regler på området findes i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 5-50 om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig lufttrafik i henhold til JAR-OPS 1.

Med denne BL implementeres de af JAA udarbejdede tekniske forskrifter og administrative procedurer for erhvervsmæssig lufttransport i JAR-OPS 1 i dansk ret.

Derudover fastsætter Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 6-37 bestemmelser om certifikat som kabinebesætningsmedlem, CA-certifikat, herunder grunduddannelse.

Videre fastsætter Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 5-17 bestemmelser om flyve- og tjenestetid for rute- og charterflyvning med flyvemaskiner.

## **3. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

*AOPA Danmark, Atlantic Airways, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Air Transport, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, Danske Pilotorganisationers Samråd (DALPA), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Grønlandsfly, Københavns Lufthavne, Maersk Air, MyTravel, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, SID, Star Air, Sterling European Kommanditaktieselskab og Sun-Air of Scandinavia.*

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Cabin Union Denmark finder det meget positivt, at der fastsættes fælles regler for arbejdstid, uddannelse og certificering af kabinepersonale i Europa. Ud fra et sikkerhedsaspekt er der ikke tvivl om, at fælles regler længe har været påkrævet. Skandinavien har gennem en lang årrække været førende med hensyn til lovgivning inden for disse områder, og CUD finder det glædeligt at se, at det øvrige Europa nu nærmer sig det skandinaviske niveau.

Det er CUD's opfattelse, at det foreliggende forslag ikke helt lever op til det ønskede, og at forslaget på væsentlige punkter giver for store muligheder for at afvige fra bestemmelserne. CUD finder det dog vig-

tigere at få vedtaget et fælles regelsæt end at risikere en forsinkelse af processen ved at komme med ændringsforslag på de punkter, som ikke findes at leve op til de af CUD ønskede standarder.

CUD finder det imidlertid af største vigtighed at foreslå ændringer på et enkelt punkt, hvor det foreliggende forslag (afsnit O om kabinebesætninger i forslaget's bilag III) giver mulighed for at have to typer af kabinepersonale:

- Personale, der har en sikkerhedsmæssig uddannelse og har ansvaret for sikkerheden i forhold til passagerne, og
- Personale, der ikke har en sikkerhedsmæssig uddannelse og ikke har ansvaret for sikkerhed i forhold til passagerne.

Det er CUD's opfattelse, at opdelingen i to typer af besætningspersonale vil forringe sikkerheden, eftersom det vil være umuligt for passagerne at skelne mellem de to typer af personale i tilfælde af en ulykke (fx brand), som fører til evakuering af flyet. Det foreliggende forslag vil indebære, at antallet af sikkerhedsmæssigt uddannede besætningsmedlemmer vil falde på den enkelte flyvning. Dette vil umiddelbart føre til en forringelse af det eksisterende sikkerhedsniveau.

CUD opfordrer til, at der fra dansk side stilles krav om, at de typer af kabinepersonale, der ikke har en sikkerhedsmæssig uddannelse og dermed ikke har ansvar for sikkerheden over for passagerne, udgår af forslaget.

#### Danske Pilotorganisationers Samråd (DALPA)

DALPA udtrykker indledningsvis forundring over ikke at have haft mulighed for – via Trafikministeriet – at kommentere indholdet af Kommissionens forslag, førend den endelige udgave forelå.

DALPA henviser til forslaget's betragtning (3) og bemærker, at flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende besætninger selvfølgelig skal tage hensyn til flyvesikkerhed. Det anføres, at prioriteringen i teksten er økonomi, sociale tiltag og herefter flyvesikkerhed i nævnte rækkefølge.

DALPA udtrykker i relation til forslaget's betragtning (4) bekymring over de mange muligheder for dispensationer og undtagelser, som luftfartsselskaberne ifølge DALPA har medvirket til at få Kommissionen til at indskrive i ændringerne til forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. DALPA noterer sig, at Kommissionen selv er bekymret og ønsker, at disse dispensationer og undtagelser bliver strengt begrænset.

DALPA har i relation til forslaget's artikel 8b noteret sig, at Kommissionen senest tre år efter forordningens ikrafttræden vil foretage en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i afsnit Q om flyve-, hvile og tjenestetid i forslaget's bilag III. DALPA finder det uforståeligt, at Kommissionen ikke tidligere har iværksat en sådan vurdering.

DALPA har derudover fremsat en række præciserende og sproglige bemærkninger til bestemmelser i den danske version af afsnit Q (om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale) i forslaget's bilag III.

DALPA har i et bilag til høringssvaret fremsendt materiale vedrørende ”dokumentation for akkumuleret træthed”.

DALPA har i et andet bilag fremsendt materiale om forholdet til Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden samt Rådets direktiv 2000/34/EF om ændring af direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra dette direktiv, samt retspraksis.

DALPA konkluderer på den baggrund, at Danmark bør arbejde for, at Kommissionen fremsender et revideret forslag udarbejdet på grundlag af videnskabelig og medicinsk dokumentation. DALPA henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at Kommissionen startede arbejdet med forslaget i 1989, hvorfor en udsættelse på ca. 6 måneder ikke vurderes at skade luftfartsbranchen, selvom EU udvides pr. 1. maj 2004. DALPA konkluderer videre, at Kommissionens forslag skal revideres i overensstemmelse med retspraksis.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler kabinebesætninger (afsnit O i forslagens bilag III):

ES imødeser en snarlig afgørelse om, hvorvidt der kræves certifikat for kabinebesætningers uddannelse eller ej. Det anføres, at hovedparten af EU-landene i dag har krav om certificering af kabinebesætningers uddannelse, men at der synes at være vanskeligheder med at træffe beslutning herom. En lempelse af kravene vil muligvis kunne bidrage hertil.

Det anføres videre, at hvis der ikke træffes beslutning om certificering inden den 1. maj 2004, må der forudses øgede vanskeligheder, eftersom mange af de nye medlemslande ikke formodes at have krav om certificering af kabinebesætningsmedlemmer. De nye medlemslande formodes videre ikke at være beredte til at gennemføre krav om certificering.

ES har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslagens bilag III):

ES imødeser en snarlig beslutning om flyve-, tjeneste- og hviletid for flyvende besætninger. Der er tale om en proces, som har stået på i mange år. Det anføres, at manglende fælles regler inden for EU resulterer i, at der opretholdes en uheldig konkurrencesituation, hvor danske selskaber har snævrere muligheder for at anvende deres personel, end det er tilfældet for konkurrerende udenlandske selskaber. Efter EU's udvidelse pr. 1. maj 2004 forudses det, at den uheldige konkurrencesituation vil blive skærpet.

Maersk Air har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslagens bilag III):

Maersk Air påpeger, at flyve-, hvile og tjenestetidsbestemmelser for flyvende personale gennem en årække har været genstand for intens debat. Der har inden for såvel EU som den europæiske sammenslutning af luftfartsmyndigheder JAA (Joint Aviation Authorities) været gjort flere forsøg på at harmonisere reglerne på området, men hidtil uden succes. Der synes imidlertid nu at være en realistisk mulighed for endelig at kunne gennemføre en EU-regulering på området.

Det oplyses videre, at konkurrencen inden for international luftfart er skærpet voldsomt i de senere år. Flyve-, hvile og tjenestetidsbestemmelser har en væsentlig indflydelse på flyvesikkerheden og bør derfor ikke være genstand for den indbyrdes konkurrence mellem luftfartsselskaberne. Det er derfor på tide, at der gennemføres et fælles regelsæt for EU's luftfartsselskaber.

Henset til ønsket om lige konkurrencevilkår for EU-luftfartsselskaber finder Maersk Air det ikke acceptabelt, at det foreliggende forslag (pkt. A, 2.1.b, i afsnit Q i forslagets bilag III) giver mulighed for fastsættelse af nationale varianter af regelsættet.

Det er videre opfattelsen, at det kommende fælles EU-regelsæt bør erstatte medlemslandenes gældende nationale bestemmelser om tjenestetid m.v. (de danske bestemmelser findes i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 5-17 om flyve- og hviletidsbestemmelser for rute- og charterflyvning med flyvemaskiner).

Maersk Air finder det ikke acceptabelt, hvis gældende danske bestemmelser, som er mere restriktive end de af Kommissionen foreslåede bestemmelser, vil blive bibeholdt som en del af et nyt dansk regelsæt (udarbejdet på grundlag af et kommende EU-regelsæt).

Maersk Air henleder i samme forbindelse opmærksomheden på, at de fleste større luftfartsselskaber i dag anvender standardiserede IT-besætnings-disponeringssystemer. Hvis der fra dansk side ønskes særlige nationale ordninger i forhold til det kommende EU-regelsæt, vil det - udover omkostninger til ekstra besætningsmedlemmer - også medføre ekstra omkostninger til IT-udvikling.

Maersk Air har derudover fremsat indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til konkrete bestemmelser i afsnit Q (om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale) i forslagets bilag III.

SAS bemærker, at Rådet og Kommissionen allerede i 1989 anerkendte behovet for at harmonisere bestemmelser, der gælder for civil luftfart dels for at opretholde et højt sikkerhedsniveau, dels for at sikre fair konkurrence. Siden er der både i EU- og i JAA-regi gjort et stort arbejde for at harmonisere bestemmelserne. Det har imidlertid vist sig at være vanskeligt at nå til enighed inden for navnlig bestemmelser om kabinebesætninger og bestemmelser om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale. Med Kommissionens forslag synes det nu muligt at nå en løsning inden for disse to områder.

SAS støtter fuldt og helt Kommissionens initiativ. Det påpeges, at konkurrencen inden for international luftfart er blevet skærpet i de senere år, og at bestemmelser om flyve-, hvile og tjenestetid ikke bør være et parameter i den indbyrdes konkurrence. Det er derfor på høje tid, at der indføres et fælles regelsæt på området. SAS ser derfor gerne, at der gøres alt for at fremme en snarlig vedtagelse af et sådant regelsæt. Behovet herfor er ikke mindst accentueret af den forestående EU-udvidelse og de påbegyndte samtaler mellem EU og USA.

SAS henviser til forslagets betragtning 4, hvorefter det blandt andet fremgår, at medlemslandene bør "have beføjelse til at dispensere fra de fælles tekniske krav og administrative procedurer eller indføre undtagelser. Sådanne dispensationer og undtagelser kan dog i bestemte tilfælde underminere de fælles sikkerhedskrav eller skabe markedsfordrejning, og det er derfor nødvendigt, at omfanget heraf begrænses strengt, og at udstedelse af undtagelser er betinget af passende EF-kontrol. Med henblik herpå bør Kommissionen have beføjelse til at træffe beskyttelsesforanstaltninger".

SAS finder det ikke klart, hvad ”passende EF-kontrol” indebærer. Videre anføres det, at hvis målsætningen om at opretholde et højt sikkerhedsniveau og sikre fair konkurrence skal gennemføres, er det særdeles vigtigt, at eventuelle dispensationer til eller undtagelser fra disse bestemmelser begrænses til et absolut minimum.

SAS bemærker også, at det efter forslaget betragtning 4 og artikel 8 (om dispensation fra forslaget tekniske krav og administrative procedurer i tilfælde af fx umiddelbare flyvesikkerhedsproblemer eller tvingende operationel nødvendighed) er op til Kommissionen at overvåge og endeligt godkende eventuelle dispensationer eller undtagelser fra det fælles regelsæt. SAS finder det i denne sammenhæng vigtigt, at tilhørende procedurer er transparente.

SAS noterer sig endvidere, at godkendte dispensationer eller undtagelser efter forslaget artikel 8(6) vil blive meddelt ”alle medlemsstaterne, som så også har ret til at anvende denne foranstaltning”. SAS ser her en åbenbar risiko for, at reglerne over tid kan blive udvandet og variere betragteligt mellem de respektive medlemslande.

SAS henviser til forslaget artikel 8a(1), som (i forhold til afsnit Q om flyve-, hvile- og tjenestetid i forslaget bilag III) åbner mulighed for en vis fleksibilitet for medlemslandene i forhold til nærmere opregnede bestemmelser. SAS anfører, at det ikke eksplicit fremgår, hvorvidt de enkelte medlemslandes beføjelser til at dispensere fra det fælles regelsæt er begrænset til netop disse punkter. SAS finder, at muligheden for nationale varianter af det fælles regelsæt bør begrænses til et absolut minimum, og formuleringen i denne artikel bør følgelig præcisere, at eventuelle dispensationer er begrænset til de nævnte punkter.

SAS henviser videre til forslaget artikel 8b, hvoraf det fremgår, at ”senest tre år efter denne forordnings ikrafttrædelse foretager det europæiske luftfartssikkerhedsagentur en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q i bilag III”. SAS anerkender naturligvis berettigelsen af videnskabelig og medicinsk ekspertise på området, men finder ligeledes, at også operationelle erfaringer bør inddrages.

SAS har derudover fremsat en række indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til konkrete bestemmelser i afsnit Q (om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale) i forslaget bilag III.

Star Air har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslaget bilag III):

Star Air påpeger, at de foreslåede bestemmelser i afsnit Q er baseret på en tekst, der i fællesskab er godkendt af ERA (European Regions Airline Association) og AEA (Association of European Airlines). Det anføres, at teksten bærer præg af, at de luftfartsselskaber, der har udarbejdet den, udelukkende eller hovedsageligt udfører flyvninger, der ikke i væsentligt omfang berører den definerede ”lokale nat”.

Videre påpeges det, at EEA (European Express Association) er en organisation, der repræsenterer europæiske interesser for nogle af verdens førende ”over night” pakkeselskaber, herunder DHL, World Wide Express, FedEx og United Parcel Service (UPS). Star Air oplyser, at selskabet har som hovedopgave at udføre kontraktflyvninger for denne type selskaber.

Star Air finder det meget beklageligt, at kun en del af den europæiske luftfartsindustri (gennem organisationer, der repræsenterer luftfartsselskaber, som primært udfører passagerflyvninger i dag- og aften-timerne) har haft lejlighed til at få indflydelse på forslaget, mens EEA-repræsenterede luftfartsselskaber (der typisk udfører fragtflyvninger i nattetimerne) ikke er blevet konsulteret.

Det anføres videre, at Kommissionens forslag helt ignorerer ”over night” pakkeselskabernes specifikke karakteristika og derfor vil skabe alvorlige operationelle problemer henset til, at der er en markant forskel på ”fatigue” niveau hos piloter, der flyver skiftevis nat og dag, og piloter, der udelukkende flyver nat (eller dag).

Star Air anerkender, at forslagets artikel 8a åbner mulighed for, at der kan fastsættes nationale undtagelser til forslagets bestemmelser om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale. For at sikre en objektiv vurdering af foreslåede undtagelser (og samme virkning for alle medlemslande) finder Star Air, at vurderingen heraf alene bør ligge i Kommissionens regi. Derved sikres det, at bestemmelser om flyve-, hvile og tjenestetid ikke bliver et konkurrenceparameter.

Star Air har derudover fremsat indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til bestemmelser i den danske udgave af afsnit Q (om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale) i forslagets bilag III.

Afslutningsvis anbefaler Star Air, at der foretages en klarificering af nærmere angivne bestemmelser i den danske udgave af afsnit Q i forslagets bilag III. Videre anbefales det, at natoperatører undtages fra afsnit Q, indtil dette afsnit er revideret, eller der er udarbejdet et regelsæt tilpasset denne form for operation.

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

Forordningen vil inden for EU-området træde i stedet for bestemmelserne i BL 5-50 om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervmæssig lufttrafik i henhold til JAR-OPS 1.

Videre vil forordningen inden for EU-området træde i stedet for dele af bestemmelserne i BL 6-37 om certifikat som kabinebesætningsmedlem, CA-certifikat, herunder grunduddannelse.

Endelig vil forordningen inden for EU-området træde i stedet for bestemmelserne i BL 5-17 om flyve- og tjenestetid for rute- og charterflyvning med flyvemaskiner.

Forslaget vurderes ikke at få statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

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

Ensartede operative krav og procedurer for erhvervmæssig lufttransport inden for EU vil sikre et minimumsniveau for flyvesikkerheden på området.

Flyvesikkerhed vil dermed i mindre grad blive et parameter for den skærpede konkurrence mellem luftfartsselskaberne.



Dette kan betragtes som en fordel for danske (samt norske, svenske og britiske) luftfartsselskaber, som allerede i dag opererer under restriktive nationale bestemmelser om blandt andet flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale.

## **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet berøres ikke i Kommissionens forslag.

Forslaget indebærer imidlertid en ændring af den gældende forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

Formålet med forordningen er indførelse af ensartede operative krav og procedurer for erhvervsmæssig luftransport med henblik på opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau samt sikring af fair konkurrence inden for Fællesskabets indre marked.

En ændring af forordningen - med henblik på indførelse af ensartede operative krav og procedurer for erhvervsmæssig luftransport - vil derfor mest hensigtsmæssigt kunne gennemføres på fællesskabsplan.

Det er på den baggrund regeringens vurdering, at den foreslåede ændring ikke strækker sig videre end nødvendigt for at opfylde målsætningen om indførelse af ensartede operative krav og procedurer for erhvervsmæssig luftransport i fællesskabsretten, ligesom forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

Grundnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 14. juli 2000.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 26. september 2000 til orientering og den 30. november 2001 og 4. juni 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

Nyt grundnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. marts 2004. Supplerende grundnotat er fremsendt den 29. april 2004.

## **Dagsordenspunkt 18: En fælles luftfartspolitik overfor Fællesskabets naboer**

- a) Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om oprettelse af et Euro-/Middelhavssamarbejde om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og Kongeriget Marokko, SEK(2004) 123.
- b) Henstilling med henblik på rådets afgørelse om tilpasning af sin bemyndigelse fra 1996 af Kommissionen til at føre forhandlinger om en aftale om et fælles europæisk luftfartsområde (FELO) med henblik på at integrere Albanien, Bosnien-Herzegovina, Kroatien, Den tidligere, jugoslaviske Republik Makedonien (FYROM), Serbien og Montenegro samt FN's midlertidige mission i Kosovo (UNMIK), SEK(2004) 123.

*Nyt notat.*

På baggrund af EF-Domstolens dom i november 2002 om en række medlemslandes bilaterale luftfartsaftaler med USA ("Open skies"-dommen) har Rådet vedtaget en række retsakter med henblik på det fremtidige regime for forholdet mellem medlemslande, Kommission og tredjelande på luftfartens område.

I samme forbindelse udsendte Kommissionen den 9. februar 2004 en Meddelelse om Fællesskabets luftfartspolitik over for sine naboer (KOM(2004) 74 endelig). "Naboer" defineres heri som en række lande i Østeuropa og ved Middelhavet.

Med henvisning til denne Meddelelse fremsatte Kommissionen samme dato, den 9. februar 2004, fire henstillinger, (SEK(2004)123 endelig), om Rådsbeslutninger om mandater til Kommissionen til at forhandle om indgåelse af luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og henholdsvis Marokko, Libanon og Jordan på basis af euro-mediterrane aftaler samt Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Makedonien (FYROM), Serbien og Montenegro samt FN's midlertidige mission i Kosovo (UNMIK) ved at inkludere disse i mandatet til forhandlinger med "PECOS"-landene (en række central- og østeuropæiske lande), der blev givet i 1996.

## **2. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg**

Forhandlingerne med tredjelande har været forelagt Udvalget den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004 og den 1. oktober 2004 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.