

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

Informationsnummer

Indhold

Side

I Meddelelser

Rådet

2004/C 95 E/01	Fælles holdning (EF) nr. 20/2004 af 6. februar 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om fastlæggelse af et EF-handlingsprogram med henblik på at fremme organisationer, der er aktive på europæisk plan hvad angår ligestilling mellem mænd og kvinder	1
2004/C 95 E/02	Fælles holdning (EF) nr. 21/2004 af 19. februar 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremme af ligestilling mellem kønnene i udviklingssamarbejdet	8
2004/C 95 E/03	Fælles holdning (EF) nr. 22/2004 af 19. februar 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne	16
2004/C 95 E/04	Fælles holdning (EF) nr. 23/2004 af 24. februar 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net	27
2004/C 95 E/05	Fælles holdning (EF) nr. 24/2004 af 26. februar 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimums-sikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet	31

Informationsnummer

Indhold (fortsat)

Side

2004/C 95 E/06

Fælles holdning (EF) nr. 25/2004 af 22. marts 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet ⁽¹⁾ 53

I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 20/2004

vedtaget af Rådet den 6. februar 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. .../2004/EF af ... om fastlæggelse af et EF-handlingsprogram med henblik på at fremme organisationer, der er aktive på europæisk plan hvad angår ligestilling mellem mænd og kvinder

(2004/C 95 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 13, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Princippet om ligestilling mellem mænd og kvinder er et grundlæggende princip i fællesskabsretten i henhold til traktatens artikel 2 og artikel 3, stk. 2, og i henhold til De Europæiske Fællesskabers Domstols retspraksis. I traktaten fastslås det, at ligestilling mellem mænd og kvinder er en særlig »opgave« og et mål for Fællesskabet, som pålægges aktivt at fremme denne ligestilling på alle områder af Fællesskabets indsats.
- (2) I henhold til traktatens artikel 13, stk. 1, kan Rådet træffe hensigtsmæssige foranstaltninger til at bekæmpe forskelsbehandling på grund af bl.a. køn. Rådet skal ifølge artikel 13, stk. 2, træffe afgørelse efter proceduren i traktatens artikel 251, når det, uden at der er tale om nogen form for harmonisering af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser, vedtager fællesskabstilskyndelsesforanstaltninger til støtte for medlemsstaternes aktioner med henblik på at bidrage til virkeliggørelsen af dette mål.
- (3) Artikel 21 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder forbyder enhver form for forskelsbehandling på grund af køn, og artikel 23 fremhæver princippet om ligestilling mellem mænd og kvinder på alle områder.
- (4) Erfaringen med indsatsen på fællesskabsplan har vist, at fremme af ligestilling mellem mænd og kvinder i praksis

kræver en kombination af foranstaltninger, navnlig en kombination af retsakter og konkrete aktioner, der gensidigt forstærker hinanden.

- (5) I Kommissionens hvidbog om nye styreformer i EU slås der til lyd for inddragelse af borgerne i udarbejdelsen og gennemførelsen af politikkerne, for inddragelse af civilsamfundet og organisationer i civilsamfundet samt for en mere effektiv og gennemsigtig høring af de interes-serede parter.
- (6) Den fjerde verdenskonference for kvinder, som blev afholdt i Beijing, vedtog den 15. september 1995 en erklæring og et handlingsprogram, hvori regeringerne, det internationale samfund og civilsamfundet opfordres til at træffe strategiske foranstaltninger med henblik på at udrydde forskelsbehandling af kvinder samt enhver hindring for ligestilling mellem mænd og kvinder.
- (7) Ved Rådets beslutning 2001/51/EF ⁽³⁾ blev der vedtaget et EF-handlingsprogram vedrørende fællesskabsstrategien for ligestilling mellem mænd og kvinder, som skal suppleres med støtteaktioner på de berørte områder.
- (8) På budgetpost A-3037 (nr. ABB 040501) og A-3046 (nr. ABB 040503) i Den Europæiske Unions almindelige budget for 2003 og for de foregående år er der afsat midler til at støtte Den Europæiske Kvindelobby og kvindeorganisationer, der arbejder for at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder.
- (9) Ifølge Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget ⁽⁴⁾, i det følgende benævnt »finansforordningen«, skal der vedtages en basisretsakt for eksisterende støtteforanstaltninger, som er på linje med forordningens bestemmelser.

⁽¹⁾ EUT C ...

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 20.11.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 6.2.2003 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 17 af 19.1.2001, s. 22.

⁽⁴⁾ EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1.

(10) En række organisationers aktiviteter er med til at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder, navnlig i forbindelse med fællesskabsaktioner, som specifikt er rettet mod kvinder.

(11) Især Den Europæiske Kvindelobby, som omfatter de fleste af kvindeorganisationerne i de 15 medlemsstater og tæller over 3 000 medlemmer, spiller en vigtig rolle med hensyn til at fremme, overvåge og formidle fællesskabsaktioner rettet mod kvinder med henblik på at gennemføre ligestilling mellem mænd og kvinder. Dens arbejde er af almen europæisk interesse.

(12) Der bør følgelig vedtages et struktureret program med henblik på at yde finansiel støtte til sådanne organisationer i form af driftstilskud til aktiviteter, hvis sigte er af generel europæisk interesse på ligestillingsområdet, eller hvis mål indgår i EU-politikken på dette område, og i form af tilskud til visse aktioner.

(13) Dette program har en omfattende geografisk dækning, idet tiltrædelsestraktaten blev undertegnet den 16. april 2003, og der i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS-aftalen) er fastsat bestemmelser om et udvidet samarbejde på ligestillingsområdet mellem Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne på den ene side og landene i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA) på den anden side. EØS-aftalen fastlægger procedurerne for, hvordan de EFTA-lande, der er med i EØS, kan deltage i fællesskabsprogrammerne på dette område. Derudover bør Rumænien og Bulgarien kunne deltage i programmet på de betingelser, der er fastsat i Europaaftalerne, i tillægsprotokollerne hertil og i de respektive associeringsråds afgørelser. Det samme gælder Tyrkiet på grundlag af betingelserne i rammeaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Tyrkiet om de generelle principper for Republikken Tyrkiets deltagelse i Fællesskabets programmer ⁽¹⁾.

(14) Der bør tages hensyn til den specifikke karakter af de organisationer, der er aktive på europæisk plan på ligestillingsområdet, ved fastlæggelsen af procedurerne for tildeling af en sådan støtte.

(15) I denne afgørelse fastsættes der for hele programmets varighed en finansieringsramme, der som omhandlet i punkt 33 i den interinstitutionelle aftale af 6. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren ⁽²⁾ udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden inden for rammerne af den årlige budgetprocedure

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Programmets formål

1. Ved denne afgørelse fastlægges et EF-handlingsprogram, i det følgende benævnt »programmet« til fremme af organisationer, der er aktive på europæisk plan på ligestillingsområdet.

2. Programmets generelle formål er at støtte aktiviteter iværksat af sådanne organisationer, som har et løbende arbejdsprogram eller forestår specifikke aktioner, der fremmer et mål af almen europæisk interesse på ligestillingsområdet eller et mål, der indgår i Den Europæiske Unions politik på dette område.

3. Programmet løber fra den 1. januar 2004 til den 31. december 2005.

Artikel 2

Deltagelse i programmet

1. For at være berettiget til tilskud, skal en organisation, der er aktiv på europæisk plan på ligestillingsområdet, overholde bestemmelserne i bilaget, og dens aktiviteter skal:

- a) bidrage til udviklingen og gennemførelsen af fællesskabsaktioner med henblik på at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder
- b) være i overensstemmelse med grundprincipperne for Fællesskabets indsats på ligestillingsområdet og den lovgivning, der finder anvendelse herpå

c) indeholde mulighed for tværnationalt samarbejde.

2. Den pågældende organisation skal have været retligt etableret i mere end et år, enten som selvstændig organisation eller som del af forskellige samordnede foreninger.

Artikel 3

Deltagelse af tredjelande

Ud over organisationer etableret i medlemsstaterne er programmet åbent for deltagelse af organisationer, der er aktive på europæisk plan på ligestillingsområdet, etableret i:

- a) de tiltrædende stater, der undertegnede tiltrædelsestraktaten den 16. april 2003
- b) EFTA-/EØS-landene i overensstemmelse med betingelserne i EØS-aftalen
- c) Rumænien og Bulgarien i overensstemmelse med de betingelser, der fastsættes i overensstemmelse med Europaaftalerne, tillægsprotokollerne dertil og de respektive associeringsråds afgørelser

⁽¹⁾ EFT L 61 af 2.3.2002, s. 29.

⁽²⁾ EFT C 172 af 18.6.1999, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 2003/429/EF (EUT L 147 af 14.6.2003, s. 25).

- d) Tyrkiet i henhold til de betingelser, der fastsættes i overensstemmelse med rammeaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Tyrkiet om de generelle principper for Republikken Tyrkiets deltagelse i Fællesskabets programmer.

Artikel 4

Udvælgelse af tilskudsmodtagere

1. Driftstilskud ydes direkte til de modtagere, der nævnt i punkt 2.1 i bilaget.
2. Ved ydelse af et driftstilskud på grundlag af et løbende arbejdsprogram eller et tilskud med henblik på en specifik aktion til en organisation, der forfølger et mål af almen europæisk interesse, som indgår i Den Europæiske Unions politik på ligestillingsområdet, skal de generelle kriterier, der er anført i bilaget, være opfyldt. Udvælgelsen af organisationer, der er berettigede til at modtage tilskud i henhold til bilagets punkt 2.2 og 2.3, foretages på grundlag af indkaldelse af forslag.

Artikel 5

Ydelse af tilskuddet

1. Driftstilskud, der ydes i henhold til bilagets punkt 2.1 og 2.2 til organisationer, der er aktive på europæisk plan på ligestillingsområdet, må højst finansiere 80 % af den pågældende organisations samlede tilskudsberettigede udgifter for det kalenderår, der ydes tilskud til.
2. I medfør af artikel 113, stk. 2, i finansforordningen fraviges princippet om gradvis nedtrapning af tilskud, der ydes i forbindelse med programmet, som følge af egenarten af de organisationer, der er omfattet af denne afgørelse.

Artikel 6

Finansielle bestemmelser

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af programmet er for perioden 2004-2005 fastlagt til 2,2 mio. EUR.
2. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af de finansielle overslag.

Artikel 7

Opfølgning og evaluering

Kommissionen forelægger senest den 31. december 2006 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om virkeliggørelsen af målene for programmet. Rapporten tager udgangspunkt i de resultater, som tilskudsmodtagerne har opnået, og vurderer især, med hvor stor effektivitet tilskudsmodtagerne har virkeliggjort de mål, der er fastsat i artikel 1 og i bilaget.

Artikel 8

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2004.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

1. Aktiviteter, til hvilke der ydes tilskud

Det generelle formål, jf. artikel 1, er at styrke og effektivisere Fællesskabets indsats på ligestillingsområdet ved at yde finansiel støtte til organisationer, der er aktive på europæisk plan på ligestillingsområdet, herunder Den Europæiske Kvindelobby.

1.1. Til de aktiviteter, der kan bidrage til at styrke og effektivisere Fællesskabets indsats, iværksat af organisationer, der er aktive på ligestillingsområdet, hører bl.a. følgende:

- repræsentation af de interesserede parter på fællesskabsplan
- oplysningsarbejde med det formål at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder navnlig ved hjælp af undersøgelser, kampagner og seminarer
- formidling af oplysninger om Fællesskabets indsats på ligestillingsområdet
- aktioner med henblik på bl.a. at gøre det lettere at forlige arbejds- og familieliv, fremme kvinders deltagelse i beslutningsprocessen, bekæmpe vold mod kvinder samt bekæmpe stereotype forestillinger om kønnene og forskelsbehandling på arbejdspladsen
- foranstaltninger med henblik på at fremme samarbejdet med kvindeorganisationer i tredjelande og bevidstgøre om kvindernes stilling på verdensplan.

1.2. Aktiviteter iværksat af Den Europæiske Kvindelobby med henblik på repræsentations- og koordineringsopgaver for ikke-statslige kvindeorganisationer og med funktion som informationskontor om kvinders forhold for EU-institutionerne og ikke-statslige organisationer omfatter bl.a. følgende:

- opfølgning af Beijing-handlingsplanen (FN)
- bidrag til forbedring af fællesskabslovgivningen om ligestilling mellem mænd og kvinder og til integration af kønsaspektet på alle politikområder
- deltagelse i møder og konferencer om ligestilling
- aktioner med henblik på at sikre, at kvinders interesser og synspunkter inddrages i nationale og europæiske politikker, navnlig ved at opfordre kvinder til at deltage i beslutningsprocessen
- fremme af ligestillingen mellem mænd og kvinder i forbindelse med udvidelsen af EU og udvikling af samarbejdet med kvindeorganisationer i de tiltrædende medlemsstater.

2. Gennemførelse af de aktiviteter, der ydes tilskud til

De aktiviteter, som iværksættes af organisationer, der er berettigede til at modtage EF-tilskud i henhold til programmet, hører ind under et af følgende emneområder:

2.1. Emneområde 1: Løbende aktiviteter i Den Europæiske Kvindelobby, hvis medlemmer bl.a. er kvindeorganisationer i medlemsstaterne, idet følgende principper overholdes:

- den udvælger på uafhængig vis sine medlemmer
- den handler selvstændigt i tilrettelæggelsen af sine aktiviteter i overensstemmelse med punkt 1.2.

2.2. Emneområde 2: Løbende aktiviteter iværksat af en organisation, der forfølger et mål af almen europæisk interesse på ligestillingsområdet eller et mål, der indgår i Den Europæiske Unions politik på dette område.

I henhold til artikel 2 drejer det sig om organisationer, der arbejder uden fortjeneste for øje, og som udelukkende arbejder for ligestilling mellem mænd og kvinder, eller organisationer med et bredere sigte, som for en del af sine aktiviteter vedkommende udelukkende arbejder for ligestilling mellem mænd og kvinder.

Der kan ydes et årligt driftstilskud til gennemførelsen af en sådan organisations løbende arbejdsprogram.

- 2.3. *Emneområde 3*: Specifikke aktioner iværksat af en organisation, der forfølger et mål af almen europæisk interesse på ligestillingsområdet eller et mål, der indgår i Den Europæiske Unions politik på dette område.

3. Udvælgelse af tilskudsmodtagere

- 3.1. Der kan ydes driftstilskud direkte til Den Europæiske Kvindelobby i henhold til programmets emneområde 1, når et passende arbejdsprogram og budget er godkendt.
- 3.2. Organisationer, der er berettigede til at modtage et driftstilskud i henhold til programmets emneområde 2, udvælges på grundlag af indkaldelse af forslag.
- 3.3. Organisationer, der er berettigede til at modtage et tilskud til en specifik aktion i henhold til programmets emneområde 3, udvælges på grundlag af indkaldelse af forslag.

4. Kontrol og revision

- 4.1. Modtageren af et driftstilskud stiller al dokumentation for udgifter, der er afholdt i løbet af det år, hvor tilskuddet blev ydet, til rådighed for Kommissionen, herunder reviderede årsregnskaber, i fem år fra den sidste udbetaling. Tilskudsmodtageren sørger for, at dokumentation, der eventuelt befinder sig hos partnere eller medlemmer af organisationer, stilles til rådighed for Kommissionen.
- 4.2. Kommissionen kan foranstalte revision af anvendelsen af tilskuddet enten direkte gennem egne ansatte eller via et andet kvalificeret eksternt organ efter Rådets valg. Denne revision kan foretages i hele tilskudsafaltens løbetid og i en periode på fem år fra dagen for betalingen af tilskuddets saldo. Resultaterne af revisionen kan i givet fald føre til, at Kommissionen beslutter at kræve tilskuddet tilbagebetalt.
- 4.3. Kommissionens ansatte og eksterne personer med bemyndigelse fra Kommissionen, skal have passende adgang til navnlig tilskudsmodtagerens kontorlokaler og til alle de oplysninger, herunder elektroniske oplysninger, der er nødvendige for at udføre disse kontroller.
- 4.4. Revisionsretten og Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) har samme rettigheder som Kommissionen navnlig med hensyn til adgang.
- 4.5. For at beskytte Fællesskabets finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder bemyndiges Kommissionen til i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 ⁽¹⁾ at foretage kontrol og inspektion på stedet i forbindelse med programmet. Hvis det er nødvendigt, foretager Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) en undersøgelse, der gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.

⁽²⁾ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 5. juni 2003 Rådet et forslag til ovennævnte afgørelse, der er baseret på traktatens artikel 13, stk. 2.
2. Europa-Parlamentet vedtog sin udtalelse under førstebehandlingen den 20. november 2003.
3. Kommissionen forelagde sit ændrede forslag den 19. januar 2004.
4. Rådet vedtog i overensstemmelse med traktatens artikel 251 sin fælles holdning den 6. februar 2004.

II. MÅL

Målet med denne afgørelse er at udarbejde en basisretsakt om tildeling af tilskud til europæiske organisationer, der er aktive på europæisk plan hvad angår for ligestilling mellem mænd og kvinder, for 2004 og 2005. Forpligtelsen til at vedtage en sådan basisretsakt for finansiering af handlingsprogrammet følger af Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget.

På baggrund heraf kan finansieringen af organisationer, der er aktive på europæisk plan hvad angår ligestilling mellem mænd og kvinder, og dermed støtten til dette vigtige mål fortsættes.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelle bemærkninger

Rådet har vedtaget sin fælles holdning med henblik på at fortsætte støtten til disse organisationer i 2004 og 2005.

Rådet har accepteret hovedmålene i Kommissionens forslag og flere af Europa-Parlamentets ændringer.

Med hensyn til programmets varighed og det samlede beløb, der skal anvendes til det, ligger den fælles holdning på linje med den enighed, der blev opnået mellem Europa-Parlamentet, Kommissionen og Rådet under trilogen den 14. november 2003.

2. Europa-Parlamentets ændringer

Europa-Parlamentet vedtog 20 ændringer under førstebehandlingen.

2.1. Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen ikke har godkendt

Kommissionen har i sit ændrede forslag ikke accepteret 8 af Europa-Parlamentets ændringer, nemlig ændring 6-11, 19 og 20.

Rådet har af samme årsager som Kommissionen heller ikke accepteret disse ændringer.

2.2. Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har godkendt

Kommissionen har accepteret 12 af Europa-Parlamentets ændringer i deres helhed, nemlig ændring 2-5, 12-14, 16-18, 22 og 27.

Af disse ændringer har Rådet accepteret 8 i deres helhed (ændring 2-5, 12, 14, 16 og 27), om ikke ord for ord for i ånden, og en ændring delvis (ændring 22) af samme årsager som Kommissionen. Rådet har forkastet 3 af de af Kommissionen accepterede ændringer (13, 17 og 18) af følgende årsager:

- *Ændring 13* er blevet forkastet, fordi Rådet anser ordet »forlige« arbejds- og familieliv for at være stærkere og mere hensigtsmæssigt end ordet »forene«. Med hensyn til anden del af ændringen har Rådet ikke tilføjet specifikke sektorer for integrering af ligestillingsaspektet, da dette ville rejse spørgsmålet om, hvorfor andre specifikke sektorer ikke var nævnt.
- *Ændring 17* er blevet forkastet af rent tekniske årsager, da bilagets struktur er blevet ændret, og der henvises til Den Europæiske Kvindelobby i punkt 1.2.
- Rådet har forkastet *ændring 18*, fordi det er vanskeligt at definere »almennyttige« organisationer, og det vil kunne føre til uønsket udelukkelse af visse organisationer. Desuden er henvisningen i slutningen af punktummet til et mål af generel europæisk interesse på ligestillingsområdet bevaret, da finansiering er vigtigt for at fremme Den Europæiske Unions politiske mål.

3. Andre ændringer, som Rådet har foretaget i Kommissionens forslag

Den vigtigste ændring, som Rådet har foretaget i Kommissionens forslag, vedrører de specifikke henvisninger til Den Europæiske Kvindelobby, som er blevet slettet i artikel 1, 2, 4 og 5. Årsagen hertil er, at det foretrækkes, at afgørelsen fastlægger udvælgelseskriterierne for de organisationer, der er berettiget til finansiering, på en abstrakt måde.

På den anden side anerkender Rådet det vigtige arbejde, som Den Europæiske Kvindelobby udfører, og har derfor opretholdt specifikke henvisninger til denne organisation i bilaget, men på en ændret måde, således at det undgås at give det indtryk, at den får særbehandling.

Visse ændringer i artiklerne og i bilaget er en konsekvens af denne ændrede struktur.

En anden ændring, som Rådet har foretaget, og dette af gennemsigtighedshensyn, er at flytte henvisningen til programmets varighed til et nyt stk. 3 i artikel 1.

Rådet har også ændret punkt 3.1 i bilaget for at gøre ydelsen af driftstilskud direkte til Den Europæiske Kvindelobby betinget af, at der godkendes et passende arbejdsprogram og budget.

IV. KONKLUSION

Rådet har i teksten til den fælles holdning medtaget alle de elementer, der blev opnået enighed om under trilog den 24. november 2003, og mener, at den fælles holdning opfylder de grundlæggende mål i Kommissionens forslag samt dem, som Europa-Parlamentet havde i tankerne, da det foreslog sine ændringer.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 21/2004**vedtaget af Rådet den 19. februar 2004****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2004 af ... om fremme af ligestilling mellem kønnene i udviklingssamarbejdet**

(2004/C 95 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 179,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,i henhold til fremgangsmåde i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Udviklingsmålene i De Forenede Nationers Millennium-erklæring omfatter ligestilling mellem kønnene og større indflydelse til kvinder og sætter klare mål på uddannelsesområdet, som skal være opfyldt inden 2015.
- (2) To tredjedele af de børn, der ikke får en skoleuddannelse, er piger. Antallet af piger, der indmeldes i skolen, er stadig lavere end tallet for drenge, og frafaldsprocenten for piger er højere end for drenge.
- (3) Ifølge traktatens artikel 3, stk. 2, tilstræber Fællesskabet i alle de heri nævnte aktiviteter at fjerne uligheder og fremme ligestilling mellem mænd og kvinder, også i forbindelse med en politik for udviklingssamarbejde.
- (4) Et uforholdsmæssigt stort flertal af de fattige i verden er kvinder. Det er derfor vigtigt at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder i relation til det overordnede mål om mindskelse af fattigdommen inden 2015.
- (5) Ligestilling mellem mænd og kvinder i alle aldre anerkendes som et vigtigt led i en nyttig og effektiv indsats mod fattigdom. For at virkeliggøre dette mål gennem strategien for generel hensyntagen til kønsaspektet er det nødvendigt at kombinere den med konkrete foranstaltninger til fordel for kvinder i alle aldre.
- (6) Kvinderne bidrager til udviklingen til trods for mange hindringer, som begrænser resultaterne af deres arbejde

og nedsætter udbyttet for dem selv og samfundet som helhed. Betydningen af de roller, kvinderne i udviklingslandene indtager i løbet af deres levetid i økonomisk, social og miljømæssig sammenhæng, har ført til stigende international anerkendelse af, at det er absolut nødvendigt, at de kan deltage fuldt ud i samfundslivet uden diskrimination, hvis målet er en bæredygtig og effektiv udvikling.

- (7) Fællesskabet og medlemsstaterne var medunderskrivere af erklæringen og handlingsplatformen fra den fjerde verdenskvindekonference i Beijing i 1995, hvori det blev understreget, at det er nødvendigt at gribe ind over alle former for hindringer for kønsligestilling på verdensplan og sikre, at dette aspekt indgår som en strategi for at fremme ligestilling.
- (8) I De Forenede Nationers konvention om afskaffelse af alle former for diskrimination imod kvinder betragtes diskrimination imod kvinder som en hindring for udviklingen, som parterne i konventionen er enige om at fjerne med alle egnede midler.
- (9) Rådets forordning (EF) nr. 2836/98 af 22. december 1998 om integrering af kønsaspektet i udviklingssamarbejdet ⁽³⁾ sigter mod støtte til en generel anvendelse af kønsbetinget analyse af alle aspekter af udviklingssamarbejdet og at støtte og fremme gennemførelsen af foranstaltninger, der vedrører væsentlige kønsbetingede uligheder. Den sikrer, at ligestilling fremmes i nationale planer til gennemførelse af større elementer af handlingsplatformen fra Beijing. Denne forordning udløb den 31. december 2003.
- (10) I Rådets og Kommissionens erklæring om Det Europæiske Fællesskabs udviklingspolitik, som blev vedtaget den 10. november 2000, hedder det, at ligestillingsproblematikken må betragtes som et anliggende, der går på tværs af alle områder.
- (11) I Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet af 21. juni 2001 om handlingsprogrammet for generel hensyntagen til kønsaspektet i Fællesskabets udviklingssamarbejde fastlægges gennemførelsesrammerne for denne hensyntagen. Rådet tilsluttede sig dette handlingsprogram i sine konklusioner af 8. november 2001.

⁽¹⁾ EUT C ...⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 18.12.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 19.2.2003 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽³⁾ EFT L 354 af 30.12.1998, s. 5. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1582/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

(12) Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 25. april 2002 ⁽¹⁾ om dette handlingsprogram, at det går ind for generel hensyntagen til kønsaspektet som en fremgangsmåde, der kan fremme målet om ligestilling mellem mænd og kvinder og forbedre kvindernes stilling i udviklingslandene.

(13) I denne forordning fastlægges der for hele programmets varighed en finansieringsramme, der som omhandlet i punkt 33 i den interinstitutionelle aftale af 6. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren ⁽²⁾ udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden inden for rammerne af den årlige budgetprocedure. Generelt bør udviklingsrelaterede EU-midler også bidrage til ligestilling mellem kønnene som et tværgående aspekt.

(14) Gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽³⁾.

(15) Målet for denne forordning, nemlig at fremme ligestilling mellem mænd og kvinder i udviklingssamarbejdet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I

ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1

1. Formålet med denne forordning er at gennemføre foranstaltninger til fremme af ligestilling mellem kønnene i alle Fællesskabets politikker for udviklingssamarbejde, strategier og foranstaltninger.

Til dette formål yder Fællesskabet finansiel bistand og faglig ekspertise til støtte for fremme af kønsligestilling i alle sine udviklingssamarbejdspolitikker og -foranstaltninger i udviklingslandene.

⁽¹⁾ EUT C 131 E af 5.6.2003, s. 153.

⁽²⁾ EFT C 172 af 18.6.1999, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 2003/429/EF (EUT L 147 af 14.6.2003, s. 25).

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2. Den bistand, der ydes, skal komplettere og styrke udviklingslandenes politikker og kapacitet såvel som den bistand, der ydes med andre instrumenter i udviklingssamarbejdet.

Artikel 2

I denne forordning:

- a) vedrører »generel hensyntagen til kønsaspektet« planlægning, (om)organisering, forbedring og evaluering af strategiprocesser, således at der indarbejdes et ligestillingsperspektiv i alle udviklingspolitikker, -strategier og -foranstaltninger på alle niveauer og alle stadier af de aktører, der normalt er involveret i sådant arbejde
- b) kan konkrete foranstaltninger til at forhindre eller kompensere for ulemper, der er forbundet med kønnet, bevares eller indføres med henblik på at sikre ligestilling i praksis mellem mænd og kvinder. Sådanne foranstaltninger skal i første række forbedre kvindernes situation på det område, der er omfattet af denne forordning.

Artikel 3

Målene for denne forordning er i overensstemmelse med målet om fremme af kønsligestilling og empowerment af kvinder som specificeret i udviklingsmålene i FN's Millennium-erklæring, FN-konventionen om afskaffelse af alle former for diskrimination imod kvinder, Beijing-erklæringen og den handlingsplan, der blev vedtaget på den fjerde verdenskonference om kvinder, og slutdokumentet fra De Forenede Nationers Generalforsamlings ekstraordinære samling om »Kvinder 2000: Ligestilling, udvikling og fred i det 21. århundrede« følgende:

- a) at støtte integration af kønsaspektet i alle aspekter af udviklingssamarbejdet kombineret med konkrete foranstaltninger til fordel for kvinder uanset alder med det sigte at fremme ligestilling mellem kønnene som et vigtigt bidrag til fattigdomsbekæmpelse
- b) at støtte egne offentlige og private kapaciteter i udviklingslandene, som kan tage ansvar og initiativ, når det gælder fremme af kønsligestilling.

Artikel 4

1. Aktiviteter inden for området fremme af ligestilling mellem kønnene, der er berettiget til støtte, omfatter navnlig:

- a) støtte til konkrete foranstaltninger vedrørende adgang til og kontrol med ressourcer og serviceydelser for kvinder navnlig inden for områderne uddannelse og erhvervsuddannelse, sundhed, økonomiske og sociale aktiviteter, beskæftigelse og infrastruktur og deltagelse i beslutningsprocesser

- b) fremme af indsamling, formidling, analyse og forbedring af statistikker opdelt på køn og alder, udvikling og udbredelse af metoder, retningslinjer, forudgående og efterfølgende vurdering af virkningerne af kønsaspektet, tematiske undersøgelser, kvalitative og kvantitative indikatorer og andre operationelle instrumenter
- c) støtte til bevidstgørelse og rådgivningsarbejde samt oprettelse af netværk af partnere på ligestillingsområdet
- d) støtte til aktiviteter, der sigter mod at styrke den institutionelle og operationelle kapacitet hos de vigtigste partnere i de lande, der deltager i udviklingsprocessen såsom tilvejebringelse af eksperter på ligestillingsområdet, uddannelse og faglig bistand.

2. De instrumenter, der skal finansieres i løbet af de aktiviteter, der er omhandlet i stk. 1, kan tage form af:

- a) metodologiske og organisatoriske undersøgelser af generel anvendelse af kønsaspektet i forbindelse med alle aldersgrupper
- b) faglig bistand, herunder vurdering af virkningerne af kønsaspektet, undervisning, uddannelse, informationssamfundet og andre ydelser
- c) leverancer, revisioner, evaluering og overvågningsopgaver.

3. Fællesskabets finansiering kan dække:

- a) investeringsprojekter, bortset fra køb af ejendom, og
- b) en modtagerorganisations driftsudgifter, herunder løbende udgifter og administrations- og vedligeholdelsesudgifter, som ikke bør overstige de fastsatte udgifter til administration.

Driftstilskud tildeles på et gradvis faldende grundlag.

Artikel 5

I forbindelse med udvælgelse og gennemførelse af de i artikel 4, stk. 1, omhandlede aktiviteter vil der især blive lagt vægt på:

- a) foranstaltningernes og programmernes mulighed for at virke som katalysator og multiplikator med henblik på støtte til strategien for generel hensyntagen til kønsaspektet i Fællesskabets foranstaltninger i større omfang
- b) styrkelse af strategiske partnerskaber og igangsættelse af tværnationalt samarbejde, hvilket navnlig vil styrke et regionalt samarbejde på ligestillingsområdet
- c) omkostningseffektivitet og bæredygtige virkninger ved udformning og planlægning af foranstaltninger
- d) klar definition af mål og indikatorer og overvågning af disse
- e) bestræbelser for at fremme synergi med politikker og programmer for reproduktiv og seksuel sundhed og rettig-

heder og fattigdomsbetingede sygdomme, navnlig hiv/aids-programmer, foranstaltninger med henblik på bekæmpelse af vold, særlige forhold vedrørende piger, uddannelse og erhvervsuddannelse af kvinder uanset alder, ældre, miljøet, menneskerettigheder, konfliktforebyggelse, demokratisering og kvinders deltagelse i den politiske, økonomiske og sociale beslutningsproces

- f) integration af kønsaspektet i de seks prioriterede områder af Fællesskabets udviklingspolitik
- g) fremme af uddannelsen af piger og det faktum, at rekruttering og uddannelse af lokale kvindelige lærere kunne være et første skridt hen imod en afhjælpning af de ulige muligheder for piger.

Kapitel II

GENNEMFØRELSE

Artikel 6

1. Den finansielle støtte, der ydes i henhold til denne forordning, har form af gavebistand eller kontrakter.

2. Samtlige omkostninger til en aktion kan kun finansieres med gavebistand, hvis det påvises, at dette er vigtigt for at den pågældende aktion kan blive gennemført, bortset fra aktioner som følger af finansieringsaftaler med tredjelande, eller aktioner, der forvaltes af internationale organisationer. I andre tilfælde søges der et finansielt bidrag fra de partnere, der er omhandlet i artikel 7. Ved angivelsen af det ønskede beløb tages der hensyn til de berørte partneres betalingssevne og den pågældende foranstaltningens art.

3. Kontrakter med modtagerne kan dække finansiering af deres driftsudgifter i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, litra b).

4. Ydelse af finansiell bistand i henhold til denne forordning kan afføde samfinansiering med andre donorer, særlig med medlemsstaterne, De Forenede Nationer og internationale eller regionale udviklingsbanker eller finansieringsinstitutioner.

Artikel 7

1. Partnere, der er støtteberettigede i henhold til denne forordning, omfatter:

- a) administrative myndigheder og agenturer på nationalt, regionalt og lokalt forvaltningsplan
- b) lokalsamfund, ngo'er, især dem, som er aktive på ligestillingsområdet, kvindeorganisationer, lokalt baserede organisationer, fagforeninger og andre almennyttige fysiske og juridiske personer
- c) den lokale private sektor

- d) regionale organisationer
- e) internationale organisationer som De Forenede Nationer og deres særorganisationer, fonde og programmer samt udviklingsbanker, finansieringsinstitutioner, globale initiativer, internationale offentlige/private partnerskaber
- f) institutter og universiteter, der beskæftiger sig med forskning og undersøgelser på udviklingsområdet.

2. Uden at dette berører stk. 1, litra e), åbnes der adgang til finansiel bistand i form af gavebistand fra Fællesskabet for partnere, hvis hovedkontor er beliggende i en medlemsstat eller i et tredjeland, som er modtager eller potentiel modtager af bistand fra Fællesskabet i henhold til denne forordning, forudsat at dette kontor er det faktiske forretningsvirksomhedscenter. Dette kontor kan dog i ganske særlige tilfælde være beliggende i et andet tredjeland. Der vil i første række blive lagt vægt på egne strukturer, der kan spille en rolle ved udviklingen af den lokale kapacitet med henblik på kønsaspektet.

Artikel 8

1. I tilfælde, hvor foranstaltningerne er genstand for finansieringsaftaler mellem Fællesskabet og modtagerlandet, skal det i aftalerne fastsættes, at betaling af skat, told og afgifter ikke finansieres af Fællesskabet.

2. I alle finansieringsaftaler, aftaler om gavebistand eller kontrakter, der indgås i henhold til denne forordning, skal det fastsættes, at Kommissionen og Revisionsretten kan foretage kontrol på stedet i overensstemmelse med de sædvanlige procedurer, som Kommissionen har fastlagt i medfør af de gældende bestemmelser, særlig i finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget⁽¹⁾.

3. Der træffes foranstaltninger til at fremhæve, at den bistand, der ydes i henhold til denne forordning, er bistand fra Fællesskabet.

Artikel 9

1. Deltagelse i udbud og aftaler om offentlige indkøb er åben på lige vilkår for alle fysiske og juridiske personer i medlemsstaterne, dermed ligestillede lande og alle udviklingslandene. Deltagelse er åben for andre tredjelande under forudsætning af gensidighed. Andre tredjelande kan også deltage i ekstraordinære og behørigt berettigede tilfælde.

2. Leverancerne skal have oprindelse i medlemsstaterne, modtagerlandet eller andre udviklingslande. I de i stk. 1 omhandlede tilfælde kan leverancerne have oprindelse i andre tredjelande.

Artikel 10

1. For at sikre sammenhæng og komplementaritet som omhandlet i traktaten og at disse foranstaltninger som helhed

får den største nyttevirkning, træffer Kommissionen alle nødvendige koordinationsforanstaltninger, herunder:

- a) en ordning for systematisk udveksling og analyse af oplysninger om de finansierede foranstaltninger og sådanne, som Fællesskabet og medlemsstaterne foreslår at finansiere
- b) koordination på stedet af foranstaltningernes gennemførelse ved regelmæssige møder og informationsudveksling mellem repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne i modtagerlandet og lokale myndigheder og andre decentraliserede organer.

2. Kommissionen bør rejse ligestillingsspørgsmålet som et fast punkt på dagsordenen under møder mellem repræsentanter for Kommissionen, medlemsstaterne og partnerlandene med henblik på at øge bevidstheden om kønsaspektet på fremvoksende områder inden for udviklingssamarbejdet.

3. Kommissionen trækker på de erfaringer, som medlemsstaterne, andre donorer og partnerlandene har gjort på området integration af kønsaspektet og kvinders deltagelse i samfundet på lige fod.

4. Kommissionen kan i samråd med medlemsstaterne tage initiativer til at sikre en passende koordination med de andre berørte donorer, særlig dem, der indgår i De Forenede Nationers system.

Kapitel III

FINANSIELLE BESTEMMELSER OG BESLUTNINGSPROCEDURER

Artikel 11

1. Den finansielle ramme for gennemførelsen af denne forordning for perioden 2004-2006 fastsættes til 9 mio. EUR.

2. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af de finansielle overslag.

Artikel 12

1. Kommissionen har ansvaret for at udstikke strategiske retningslinjer for programmeringen, som definerer Fællesskabets samarbejde med hensyn til målbare mål, prioriteter, tidsfrister for specifikke indsatsområder, forudsætninger og forventede resultater. Programmeringen skal være flerårig og vejledende.

2. Kommissionens repræsentant forelægger de generelle retningslinjer for de foranstaltninger, der skal gennemføres, på et fælles møde i det udvalg, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, hvor de tages op til drøftelse en gang om året.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1).

Artikel 13

1. Kommissionen har ansvaret for at forberede, vedtage og forvalte de i denne forordning omhandlede foranstaltninger efter de gældende budgetprocedurer og andre procedurer, navnlig procedurerne i finansforordningen.

2. Arbejdsprogrammet vedtages efter proceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 14

1. Kommissionen bistås af et geografisk defineret udvalg med kompetence inden for udvikling.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 45 dage.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

*Kapitel IV***RAPPORTERING***Artikel 15*

1. Efter hvert regnskabsår forelægger Kommissionen i sin årsrapport om EF's udviklingspolitik til Europa-Parlamentet og

Rådet oplysninger om de i det pågældende år finansierede foranstaltninger samt Kommissionens konklusioner med hensyn til denne forordnings gennemførelse i det foregående regnskabsår.

Sammendraget skal navnlig indeholde oplysninger om foranstaltningernes styrke, svagheder og resultater, om kontrahenterne og om resultaterne af eventuelle uafhængige evalueringer af specifikke foranstaltninger.

2. Et år før udløbet af denne forordnings gyldighedsperiode forelægger Kommissionen en uafhængig evalueringsrapport om dens gennemførelse for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori der redegøres for, hvorvidt forordningens mål er blevet opfyldt, og udstikkes retningslinjer for at forbedre fremtidige foranstaltningers nyttevirkning. Kommissionen kan på grundlag af denne evalueringsrapport stille forslag med hensyn til denne forordnings videre fremtid og eventuelt forslag til ændring af den.

Artikel 16

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes indtil den 31. december 2006.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Den 31. juli 2003 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremme af ligestilling mellem kønnene i udviklingssamarbejdet ⁽¹⁾. Forslaget bygger på EF-traktatens artikel 179, der foreskriver anvendelse af fælles beslutningsprocedure som omhandlet i EF-traktatens artikel 251.
2. Den 18. september 2003 afgav Europa-Parlamentet førstebehandlingsudtalelse og vedtog 21 ændringer til Kommissionens forslag ⁽²⁾.
3. Den 26. januar 2004 nåede Rådet til politisk enighed om en fælles holdning, hvorved 20 af de 21 forslag fra Europa-Parlamentet blev godkendt. Den 19. februar 2004 vedtog Rådet formelt denne fælles holdning.

II. FORMÅL

Forordningens generelle formål er at gennemføre foranstaltninger til fremme af ligestilling mellem kønnene i Fællesskabets politikker for udviklingssamarbejde, strategier og foranstaltninger. Denne forordning klarlægger navnlig det politiske mål for Fællesskabets kønspolitik inden for udviklingssamarbejde. Skærpede retningslinjer vil gøre processen mere klar og synlig og gøre det lettere at sætte gang i de nødvendige ændringer med henblik på fremme af ligestilling mellem kønnene i udviklingssamarbejdet. Denne fremgangsmåde er nødvendig, hvis strategien for generel hensyntagen til kønsaspektet i forbindelse med fattigdomsbekæmpelse skal anvendes mere effektivt på linje med Kommissionens meddelelse om 2001-handlingsprogrammet for generel hensyntagen til kønsaspektet i Fællesskabets udviklingssamarbejde ⁽³⁾.

Forordningens specielle mål er i overensstemmelse med målet om fremme af kønsligestilling og empowerment af kvinder som anført i udviklingsmålene i FN's Millennium-erklæring følgende:

- a) at støtte generel hensyntagen til kønsaspektet i alle aspekter af udviklingssamarbejdet kombineret med konkrete foranstaltninger til fordel for kvinder med det sigte at fremme ligestilling mellem kønnene som et vigtigt bidrag til fattigdomsbekæmpelse
- b) at støtte egne offentlige og private kapaciteter i udviklingslandene, som kan tage ansvar og initiativ, når det gælder fremme af kønsligestilling.

Transaktioner i henhold til denne forordning udgør en del af Fællesskabets overordnede politikker vedrørende kønsligestilling og fattigdomsbekæmpelse i udviklingssamarbejdet. I den forbindelse er koordination, sammenhæng og komplementaritet med andre EF-bistandsinstrumenter og med politikker på nationalt, regionalt og internationalt plan fortsat vigtig.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Baggrund

- Både Europa-Parlamentet og Rådet noterede sig med tilfredshed den generelle linje i Kommissionens forslag og var enige om, at det vil være nyttigt at nå til enighed ved førstebehandlingen, således at forordningen kan vedtages hurtigst muligt, da det er tanken, at den skal erstatte Rådets forordning (EF) nr. 2836/98 om integrering af kønsaspektet i udviklingssamarbejdet ⁽⁴⁾, der udløb den 31. december 2003.

⁽¹⁾ Dok. 11923/03 DEVGEN 110 SOC 318 CODEC 1083 — KOM(2003) 465 endelig.

⁽²⁾ Dok. 16168/03 CODEC 1838 DEVGEN 166 SOC 530.

⁽³⁾ Dok. 10576/01 — KOM(2001) 295 endelig.

⁽⁴⁾ EFT L 354 af 30.12.1998, s. 5.

- I overensstemmelse med bestemmelserne i den fælles erklæring ⁽¹⁾ om den praktiske gennemførelse af den fælles beslutningsprocedure blev der optaget en række uformelle kontakter mellem Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen med henblik på at nå til enighed ved førstebehandling.
- I denne forbindelse blev alle de ændringer, som Rådet ønskede at indføre i Kommissionens forslag, og som også kunne accepteres af Kommissionen og Europa-Parlamentet, omdannet til 20 kompromisændringer fra Europa-Parlamentet. Den fælles holdning ændrer ikke på anden vis Kommissionens forslag.
- Kommissionen har derfor accepteret den fælles holdning, som Rådet nåede til politisk enighed om den 26. januar 2004.

2. Europa-Parlamentets ændringer

- Europa-Parlamentet vedtog 21 ændringer fremsat af Udvalget om Udvikling og Samarbejde. Som ovenfor anført var der opnået enighed om 20 af dem under de uformelle kontakter med Kommissionen og Rådet, og de er blevet fuldt ud indarbejdet i den fælles holdning.
- Den eneste ændring, der ikke blev indarbejdet i den fælles holdning, er ændring 21, dvs. den foreslåede budgetforøgelse på 2 mio. EUR, hvorefter den finansielle ramme ville blive 11 mio. EUR i stedet for 9 mio. EUR. Rådet forkastede enstemmigt denne ændring og holdt fast ved budgettet på 9 mio. EUR som foreslået af Kommissionen, der også forkastede ændring 21. Begrundelsen for at fastholde en finansiell ramme på 9 mio. EUR er følgende:
 - 1) Tallet 9 mio. EUR blev foreslået af Kommissionen på grundlag af en realistisk prognose for rimelige udgifter i perioden 2004-2006 (dvs. 3 mio. EUR pr. år) og på baggrund af evalueringen af gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2836/98.
 - 2) Den foreslåede forhøjelse på 2 mio. EUR er ikke berettiget, da den ikke åbner mulighed for integration af ligestillingsaspektet — dette ville kræve et meget større tal. Budgetposten for kønsaspektet skal som angivet i Kommissionens finansieringsoversigt virke som »katalysator, stimulere til pilotinitiativer og udvikle og udbrede god praksis«.
 - 3) Som Kommissionen udtrykkeligt har udtalt ved flere lejligheder, er det ikke muligt at tage yderligere 2 mio. EUR fra budgetpost B7-6220, hvor Kommissionen endda har store vanskeligheder med at opfylde sine nuværende finansielle forpligtelser.

3. De vigtigste nye elementer, som Europa-Parlamentet og Rådet har indført ved kompromisændringerne

De kompromisændringer, som de tre institutioner har aftalt, forbedrer, styrker og tydeliggør Kommissionens forslag, idet de

- lægger større vægt på fattigdomsbekæmpelse og ligestillingsaspektet
- fremmer ligestilling mellem kønnene som et tværgående aspekt
- fremhæver betydningen af koordinering mellem de forskellige berørte parter samt de ikke-statslige aktørers rolle
- understreger betydningen af at styrke kvinders indflydelse og status
- indfører klarere kriterier for modtagelse af finansiel støtte med særlig fokus på kvinders uddannelse og erhvervsuddannelse.

⁽¹⁾ Fælles erklæring om den praktiske gennemførelse af den nye fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab) (EFT C 148 af 28.5.1999, s. 1).

IV. KONKLUSION

Rådet mener, at der i den fælles holdning tages meget vidtgående hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. Alle de ændringer, der blev opnået enighed om mellem de tre institutioner, er blevet indarbejdet i Rådets fælles holdning. Den udgør en betydelig forbedring i forhold til Kommissionens forslag og bør derfor kunne accepteres af Europa-Parlamentet. Efter Rådets opfattelse er det afgørende, at den foreslåede forordning vedtages og gennemføres hurtigst muligt, således at der kan opnås kontinuitet i finansieringen af projekter, der skal fremme ligestilling mellem kønnene i udviklingslandene.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 22/2004**fastlagt af Rådet den 19. februar 2004****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2004 af ... om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne**

(2004/C 95 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Nærværende forordning er en opfølgning af konklusionerne af Det Europæiske Råds møde i Stockholm den 23. og 24. marts 2001 og udgør et første skridt i en omfattende revisionsproces. For at følge med udviklingen, navnlig hvad angår nytilkomne luftfartsselskaber og spørgsmål vedrørende markedsadgang, bør denne forordning tages op til gennemgang efter at have været i anvendelse i en vis periode.
- (2) Erfaringen har vist, at Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 ⁽⁴⁾ bør styrkes for at sikre den bedste og mest fleksible udnyttelse af den begrænsede kapacitet i overbelastede lufthavne.
- (3) Forordningen bør derfor ændres i henhold til dens artikel 14 og for at tydeliggøre en række bestemmelser.
- (4) Det er ønskeligt at følge den internationale terminologi og derfor anvende udtrykkene fartplansformidlet lufthavn og koordineret lufthavn i stedet for henholdsvis koordineret og fuldt koordineret lufthavn.
- (5) Lufthavne med alvorlig overbelastning bør have status som koordinerede lufthavne på grundlag af objektive kriterier og efter foretagelse af en kapacitetsanalyse. I koordinerede

lufthavne er detaljerede bestemmelser påkrævede for at sikre, at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-diskriminering overholdes fuldt ud. Særlige aktiviteter, som f.eks. helikopteroperationer, bør ikke være underlagt regler om slottildeling, hvis dette ikke er nødvendigt.

- (6) I fartplansformidlede lufthavne bør fartplansformidleren handle uafhængigt. I koordinerede lufthavne spiller koordinatoren en central rolle i koordineringsprocessen. Koordinatorer bør derfor være fuldstændig uafhængige, og deres ansvarsområde bør specificeres i detaljer.

- (7) Det er nødvendigt detaljeret at specificere den rolle, som det koordinationsudvalg, der skal nedsættes til at bistå og formidle i forbindelse med slottildeling, skal spille. Medlemsstaternes repræsentanter bør indbydes til at deltage i koordinationsudvalgets møder som observatører uden stemmeret. Observatørstatus bør ikke være til hinder for, at sådanne repræsentanter kan lede udvalgs møderne. Det er vigtigt at sikre, at koordinationsudvalget ikke kan træffe afgørelser, som er bindende for koordinatoren.

- (8) Det må også tydeliggøres, at slottildeling går ud på at give luftfartsselskaberne tilladelse til at benytte sig af lufthavnsfaciliteterne for landing og afgang på specifikke datoer og tidspunkter i den periode, for hvilken tilladelsen er blevet givet. Behovet for at udvikle regler og procedurer for koordinering af lufthavns-slots og luftvejs-slots bør undersøges.

- (9) Af hensyn til operationsstabilitet er der i det eksisterende system dog mulighed for gentildeling af slots, hvortil etablerede luftfartsselskaber har erhvervet en vis traditionsmæssig forret (hævdvundne rettigheder). For at tilskynde til regelmæssige operationer i en koordineret lufthavn bør det fastsættes, at disse hævdvundne rettigheder gælder for slotserier. Samtidig bør medlemsstaterne ved fastsættelsen af kapacitetsparametre kunne tage hensyn til de operationelle og miljømæssige begrænsninger.

⁽¹⁾ EFT C 270 E af 25.9.2001, s. 131, og EUT C ...⁽²⁾ EFT C 125 af 27.5.2002, s. 8.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 11. juni 2002 (EUT C 261 E af 30.10.2003, s. 116), Rådets fælles holdning af 19. februar 2004 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1554/2003 (EUT L 221 af 4.9.2003, s. 1).

- (10) Slots med traditionel forret bør være i overensstemmelse med udnyttelsesberegningerne og med alle andre relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 95/93 for at luftfartsselskaberne fortsat kan have ret til disse slots i den næste tilsvarende fartplansperiode. Situationen for hævdvundne rettigheder i tilfælde med fælles operationer, fælles rute-nummer eller franchiseordninger bør klarlægges.

- (11) Regelmæssige operationer i en lufthavn bør prioriteres, og dette bør administreres strengt, uden sondring mellem ruteflyvning og charterflyvning.
- (12) Definitionen af nyttilkommet luftfartsselskab bør styrke beflyvning af fyldestgørende flyruter til regionerne og øge potentiel konkurrence på ruter i Fællesskabet.
- (13) For bedre at kunne sikre, at tredjelande blandt andet indrømmer EF-luftfartsselskaber tilsvarende behandling, bør der fastsættes en procedure, så Fællesskabet mere effektivt kan skride ind over for tredjelande, som ikke indrømmer EF-luftfartsselskaber en behandling, der svarer til behandlingen i Fællesskabet.
- (14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (15) Et luftfartsselskab kan kun få adgang til en koordineret lufthavn, hvis det har fået tildelt et slot. Der bør træffes foranstaltninger for at garantere håndhævelse af denne forordning, navnlig hvis luftfartsselskaber gentagne gange og forsætligt ikke overholder slottildelingsbestemmelserne.
- (16) Der bør indføres en procedure til at prøve de beslutninger, der træffes af koordinatoren.
- (17) For at undgå enhver tvivl bør det specificeres, at anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning er med forbehold af konkurrencebestemmelserne i traktaten, navnlig artikel 81 og 82, samt Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med virksomhedssammenslutninger ⁽²⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 95/93 ændres således:

1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

»1. Denne forordning gælder for EF-lufthavne.«

2) Artikel 2 ændres således:

a) Litra a) og b) affattes således:

»a) »slot«: en tilladelse givet af en koordinator i medfør af denne forordning til at benytte hele den til afvik-

ling af en flyvning nødvendige lufthavnsinfrastruktur i en koordineret lufthavn på en given dag og på et givet tidspunkt til landing eller afgang som tildelt af en koordinator i henhold til denne forordning

b) »nyttilkommet luftfartsselskab«:

- i) et luftfartsselskab, der anmoder om et slot, der indgår i en slotserie, i en lufthavn på en given dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, i alt ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag, eller
- ii) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to EF-lufthavne, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer samme ruteflyvning uden mellemlanding mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding, eller
- iii) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie i en lufthavn til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem den pågældende lufthavn og en regional lufthavn, hvor intet andet luftfartsselskab opererer direkte ruteflyvning mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer på den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.

Et luftfartsselskab, som har over 5 % af alle slots, der er til rådighed på den pågældende dag i den pågældende lufthavn, eller over 4 % af alle slots, der er til rådighed på den pågældende dag i det lufthavnssystem, som den pågældende lufthavn er en del af, betragtes ikke som nyttilkommet luftfartsselskab i den pågældende lufthavn.

b) Litra f) og g) affattes således:

- »f) i) »luftfartsselskab«: en lufttransportvirksomhed, der er indehaver af en gyldig licens eller tilsvarende senest den 31. januar gældende for den følgende sommersæson eller den 31. august gældende for den følgende vintersæson. For så vidt angår artikel 4, 8, 8a og 10 omfatter definitionen af luftfartsselskab også operatører, der driver forretningsflyvning efter en fartplan; i artikel 7 og 14 omfatter definitionen af luftfartsselskab også alle civile flyoperatører.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 (EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1).

- ii) »gruppe luftfartsselskaber«: to eller flere luftfartsselskaber, som sammen udfører fælles operationer, franchiseoperationer eller anvender fælles rutenummer med henblik på at drive en specifik flyvning
- g) »koordineret lufthavn«: en lufthavn, hvor et luftfartsselskab eller en anden flyoperatør for at kunne lande eller afgå skal have tildelt et slot af en koordinator med undtagelse af statslige flyvninger, nødlandinger og humanitære flyvninger«.
- c) Følgende litra tilføjes:
- »i) »fartplansformidlet lufthavn«: en lufthavn, hvor der på nogle tidspunkter i løbet af en dag, en uge eller et år kan opstå overbelastning, som sandsynligvis kan løses ved frivilligt samarbejde mellem luftfartsselskaber, og hvor der er blevet udpeget en fartplansformidler til at lette operationerne for de luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve den pågældende lufthavn
- j) »lufthavnens forvaltningsorgan«: organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte lufthavnens faciliteter og koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige operatører, der opererer i lufthavnen eller i lufthavnssystemet
- k) »slotserie«: mindst fem slots, der er blevet ansøgt om for en fartplanssæson på samme tid, regelmæssigt på samme ugedag, og som er blevet således tildelt eller, hvis det ikke er muligt, på omtrent samme tidspunkt
- l) »forretningsflyvning«: den sektor af almenflyvning, som omfatter virksomheders drift eller anvendelse af fly til transport af passagerer eller varer som led i virksomhedsdriften, idet denne form for flyvning generelt ikke kan købes af offentligheden, og med piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis
- m) »koordineringsparametre«: al den kapacitet, der er til rådighed for slottildeling i en lufthavn i hver koordineringsperiode, udtrykt på en operationel måde, når alle tekniske, operationelle og miljømæssige forhold, der har betydning for lufthavnsinfrastrukturen og dens delsystemers ydeevne tages i betragtning«.
- 3) Artikel 3 ændres således:
- a) Stk. 1 affattes således:
- »1. a) En medlemsstat har ikke pligt til at give en lufthavn status som fartplansformidlet lufthavn eller koordineret lufthavn, undtagen i henhold til bestemmelserne i denne artikel.
- b) En medlemsstat giver kun en lufthavn status som koordineret lufthavn i henhold til bestemmelserne i stk. 3.«
- b) I stk. 2 ændres »koordineret lufthavn« til »fartplansformidlet lufthavn«.
- c) Stk. 3 affattes således:
- »3. Den ansvarlige medlemsstat skal sørge for, at lufthavnens forvaltningsorgan eller et andet kompetent organ udfører en grundig kapacitetsanalyse i en lufthavn uden særlig status eller en fartplansformidlet lufthavn, når denne medlemsstat finder det nødvendigt, eller inden for seks måneder:
- i) på skriftlig anmodning fra luftfartsselskaber, der repræsenterer mere end halvdelen af lufthavnens operationer eller fra lufthavnens forvaltningsorgan, når de finder, at kapaciteten er utilstrækkelig til at klare den nuværende eller planlagte trafik i bestemte perioder, eller
- ii) på Kommissionens anmodning, navnlig når en lufthavn i realiteten kun kan beflyves af luftfartsselskaber, som er blevet tildelt slots, eller hvor luftfartsselskaber, og navnlig nytilkomne luftfartsselskaber, har alvorlige problemer med at sikre sig landings- og afgangsmuligheder i den pågældende lufthavn.
- Denne analyse udføres i henhold til almindeligt anerkendte metoder for at fastslå kapacitetsproblemerne under hensyntagen til de miljømæssige problemer, der gælder for lufthavnen. Analysen skal behandle muligheden for at imødegå sådanne mangler ved hjælp af ny eller ændret infrastruktur, operationelle ændringer eller andre ændringer samt fastlægge en tidsramme for at løse problemerne. Analysen skal ajourføres, hvis stk. 5 finder anvendelse, eller hvis der foretages ændringer i lufthavnen, som har stor betydning for kapaciteten og udnyttelse af kapaciteten. Både analysen og den metode, den bygger på, skal stilles til rådighed for de parter, der har anmodet om analysen, og til andre interesserede parter på anmodning. Analysen meddeles samtidig Kommissionen.«
- d) Stk. 4 erstattes af følgende stykker:
- »4. På grundlag af analysen skal medlemsstaterne høre lufthavnens forvaltningsorgan, de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, og flyvekontrolltjenesten om lufthavnens kapacitetssituation.

5. Når der er kapacitetsproblemer i mindst en fartplanssæson, sikrer medlemsstaterne, at lufthavnen kun gives status som koordineret lufthavn i de relevante perioder, hvis:

- a) manglerne er så alvorlige, at betydelige forsinkelser ikke kan undgås i lufthavnen
- b) der er ikke nogen mulighed for at løse disse problemer på kort sigt.

6. Uanset stk. 5 kan medlemsstaterne undtagelsesvis give de berørte lufthavne status som koordinerede lufthavne for den pågældende periode.»

- e) Det nuværende stk. 5 bliver stk. 7 og udtrykket »fuldt koordineret lufthavn« ændres til »koordineret lufthavn«.

4) Artikel 4 ændres således:

- a) Titlen affattes således: »Fartplansformidleren og koordinatoren«.
- b) Stk. 1-6 erstattes af følgende:

»1. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, skal sikre udpegelse af en kvalificeret fysisk eller juridisk person til henholdsvis fartplansformidler eller lufthavnskoordinator efter at have hørt de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen regelmæssigt, deres repræsentative organisationer og lufthavnens forvaltningsorgan samt koordineringsudvalget, såfremt et sådant findes. Samme person kan udnævnes til fartplansformidler eller koordinator for mere end en lufthavn.

2. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, sikrer:

- a) at fartplansformidleren i en fartplansformidlet lufthavn handler i henhold til denne forordning på uafhængig, neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde
- b) at koordinatoren i en koordineret lufthavn er uafhængig ved funktionelt at adskille koordinatoren fra enhver involveret part. Finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status
- c) at koordinatoren handler i henhold til denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.

3. Fartplansformidleren og koordinatoren deltager i sådanne internationale fartplanskonferencer for luftfartsselskaber, som er tilladte i henhold til fællesskabsretten.

4. Fartplansformidleren rådgiver luftfartsselskaberne og anbefaler alternative ankomst- og/eller afgangstider, når overbelastning kan forventes.

5. Koordinatoren er eneansvarlig for tildeling af slots. Koordinatoren tildeler slots i henhold til bestemmelserne i denne forordning og træffer foranstaltninger til, at slots også kan tildeles i nødsituationer uden for arbejdstiden.

6. Fartplansformidleren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de fartplaner, der er blevet anbefalet dem. Koordinatoren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de slots, der er blevet tildelt dem. Denne kontrol sker i samarbejde med lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne og skal tage hensyn til tidspunktet og andre relevante parametre i forbindelse med den pågældende lufthavn.

Koordinatoren fremsender efter anmodning en årlig aktivitetsrapport til de berørte medlemsstater og til Kommissionen, navnlig vedrørende anvendelsen af artikel 8a og artikel 14 samt om enhver klage vedrørende anvendelsen af artikel 8 og 10, som er indsendt til koordinationsudvalget, og de initiativer, der er taget for at løse problemerne.

7. Alle fartplansformidlere og koordinatore samarbejder for at finde frem til uoverensstemmelser mellem fartplaner.»

- c) Det nuværende stk. 7 bliver stk. 8, og indledningen affattes således:

»Koordinatoren skal på anmodning og inden for en rimelig tidsfrist stille følgende oplysninger gratis til rådighed for berørte parter, navnlig for koordinationsudvalgets medlemmer eller observatører, enten skriftligt eller i en anden let tilgængelig form:«.

- d) Det nuværende stk. 8 bliver stk. 9 og affattes således:

»9. Oplysningerne i stk. 8 skal stilles til rådighed senest på tidspunktet for de relevante fartplankoordineringskonferencer og i givet fald under og efter konferencerne. Koordinatoren stiller på anmodning disse oplysninger til rådighed i resumeret form. Der kan for disse resumerede oplysninger kræves en afgift, der står i forhold til udgifterne.«

- e) Følgende stykke tilføjes:

»10. Hvis der foreligger relevante og almindeligt accepterede fartplansoplysningsstandarder, skal fartplansformidleren, koordinatoren og luftfartsselskaberne anvende disse, forudsat de er i overensstemmelse med fællesskabsretten.«

5) Artikel 5-9 affattes således:

»Artikel 5

Koordinationsudvalget

1. Den ansvarlige medlemsstat skal for en koordineret lufthavn sikre, at der nedsættes et koordinationsudvalg. Samme koordinationsudvalg kan udpeges for mere end en lufthavn. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene, og deres repræsentative organisationer, lufthavnens forvaltningsorgan, den relevante flyvekontrolmyndighed og repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene.

Koordinationsudvalgets opgaver er:

a) at stille forslag til eller rådgive koordinatoren og/eller medlemsstaten vedrørende:

- mulighederne for at øge lufthavnskapaciteten, som fastlagt i artikel 3, eller at forbedre udnyttelsen af den
- koordineringsparametre, som fastsættes i henhold til artikel 6
- metoder til overvågning af benyttelsen af de tildelte slots
- lokale retningslinjer for tildeling af slots eller overvågning af benyttelsen af de tildelte slots under hensyntagen bl.a. til eventuelle miljøforhold, som omhandlet i artikel 8, stk. 5
- forbedring af de eksisterende trafikforhold i lufthavnen
- alvorlige problemer for nytilkomne selskaber, som omhandlet i artikel 10, stk. 9
- alle spørgsmål vedrørende lufthavnskapaciteten

b) at mægle mellem alle interesserede parter vedrørende klager over slottildeling som omhandlet i artikel 11.

2. Repræsentanter for medlemsstaten og koordinatoren indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører.

3. Koordinationsudvalget udarbejder en skriftlig forretningsorden, der bl.a. omfatter deltagelse, valg, mødehyppighed og anvendt(e) sprog. Ethvert medlem af koordinationsudvalget kan foreslå lokale retningslinjer som

omhandlet i artikel 8, stk. 5. På koordinatorens anmodning drøfter koordinationsudvalget foreslåede lokale retningslinjer for slottildeling samt for overvågning af benyttelsen af de tildelte slots. En rapport om drøftelserne i koordinationsudvalget forelægges den pågældende medlemsstat med angivelse af holdningerne i udvalget.

Artikel 6

Koordineringsparametre

1. I en koordineret lufthavn sikrer den ansvarlige medlemsstat, at der fastsættes parametre for slottildeling to gange om året under hensyntagen til alle relevante tekniske, operationelle og miljømæssige begrænsninger samt ændringer heraf.

Dette sker på grundlag af en objektiv analyse af mulighederne for at modtage lufttrafikken og under hensyntagen til de forskellige typer trafik i den pågældende lufthavn, den overbelastning, der kan forventes at forekomme i koordineringsperioden, og kapacitetssituationen.

Parametrene gives til lufthavnskoordinatoren i god tid, inden den første slottildeling finder sted med henblik på fartplanskonferencerne.

2. Med henblik på den i stk. 1 nævnte procedure fastsætter koordinatoren, hvor dette ikke bestemmes af medlemsstaten, relevante koordineringsintervaller efter høring af koordinationsudvalget og i overensstemmelse med den fastlagte kapacitet.

3. Fastsættelse af parametre og af metodik samt ændringer hertil drøftes indgående i koordinationsudvalget med henblik på at forøge kapaciteten og antallet af slots, der kan fordeles, før der træffes endelig beslutning om parametrene for slottildeling. Alle relevante dokumenter stilles til rådighed for de berørte parter på anmodning.

Artikel 7

Oplysninger til fartplansformidleren og koordinatoren

1. Luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, indgiver alle de af henholdsvis fartplansformidleren eller koordinatoren ønskede relevante oplysninger. Oplysningerne gives i det format og inden for den tidsfrist, der er specificeret af fartplansformidleren eller koordinatoren. På det tidspunkt, hvor det ansøger om slots, skal et luftfartsselskab navnlig informere koordinatoren om, hvorvidt det ved tildeling af slots kan nyde godt af status som nytilkommet luftfartsselskab, som omhandlet i artikel 2, litra b).

For alle andre lufthavne, som ikke er blevet givet en særlig status, giver lufthavnens forvaltningsorgan, hvis en koordinator anmoder derom, alle oplysninger om luftfartsselskabers planlagte flyvninger, som det er i besiddelse af.

2. Hvis et luftfartsselskab ikke indgiver oplysningerne i stk. 1, medmindre det på tilfredsstillende måde kan vise, at der foreligger formildende omstændigheder, eller giver falske eller vildledende oplysninger, tager koordinatoren ikke anmodningen eller anmodningerne om slots fra det luftfartsselskab, som de manglende, falske eller vildledende oplysninger vedrører, i betragtning. Koordinatoren giver det pågældende luftfartsselskab mulighed for at fremsætte bemærkninger.

3. Fartplansformidleren eller koordinatoren, lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne udveksler alle de oplysninger, der er nødvendige i forbindelse med udførelsen af deres respektive opgaver.

Artikel 8

Tildeling af slots

1. Slotserier tildeles fra slotpuljen til de ansøgende luftfartsselskaber som rettigheder til at benytte lufthavnsinfrastrukturen til landing eller afgang i den fartplansæson, der er anmodet om, og ved udløb af fartplansæsonen skal de returneres til slotpuljen, som er oprettet i henhold til bestemmelserne i artikel 10.

2. Stk. 1 gælder ikke, når følgende betingelser er opfyldt, jf. dog artikel 7, 8a, 9, artikel 10, stk. 1, og artikel 14:

- et luftfartsselskab har benyttet en slotserie til ruteflyvning og planlagt charterflyvning og
- luftfartsselskabet kan til koordinatorens tilfredshed vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt.

I sådanne tilfælde har det pågældende luftfartsselskab ret til samme slotserie i næste tilsvarende fartplansæson, hvis det ansøger om det inden for den tidsfrist, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1.

3. Hvis ikke alle luftfartsselskabers ansøgninger om slots kan imødekommes til deres tilfredshed, gives der prioritet til erhvervsflyvning, især ruteflyvning og forud planlagt charterflyvning, jf. dog artikel 10, stk. 2. Ved konkurrerende ansøgninger inden for samme kategori tjenesteydelser prioriteres flyvning året rundt.

4. Tidsmæssig omdisponering af en slotserie før tildeling af resterende slots fra slotpuljen som anført i artikel 10 til de andre ansøgende luftfartsselskaber accepteres kun af driftsmæssige grunde, eller hvis de ansøgende luftfartsselskabers slottider vil blive forbedret i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om. Dette får ikke virkning, før koordinatoren har givet sin udtrykkelige bekræftelse.

5. Koordinatoren skal også tage hensyn til yderligere regler og retningslinjer, som er fastsat af branchen på verdensniveau eller på fællesskabsniveau, samt lokale retningslinjer, der er foreslået af koordinationsudvalget og godkendt af den medlemsstat eller et eventuelt andet kompetent organ, der har ansvaret for den pågældende lufthavn, forudsat at sådanne regler og retningslinjer ikke påvirker koordinatorens uafhængighed, er i overensstemmelse med fællesskabsretten og sigter på at forbedre effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Den pågældende medlemsstat meddeler disse bestemmelser til Kommissionen.

6. Hvis en slotansøgning ikke kan imødekommes, informerer koordinatoren ansøgerluftfartsselskabet om grundene hertil og angiver nærmeste disponible alternative slot.

7. Koordinatoren bestræber sig for ud over den planlagte slottildeling for fartplansæsonen at imødekomme ansøgninger om individuelle slots med kort varsel for enhver form for luftfartsvirksomhed, inklusive almenflyvning. De resterende slots, efter fordeling blandt de ansøgende luftfartsselskaber som anført i artikel 10, kan anvendes i denne forbindelse samt slots, der er blevet frigjort med kort varsel.

Artikel 8a

Slotmobilitet

1. Slots kan:

- a) overføres af et luftfartsselskab fra en rute eller type flyvning til en anden rute eller type flyvning, som drives af dette luftfartsselskab
- b) overføres
 - i) mellem moderselskab og datterselskab og mellem datterselskaber af samme moderselskab
 - ii) som en del af overtagelse af kontrol med kapitalen i et luftfartsselskab
 - iii) ved hel eller delvis overtagelse, når de pågældende slots er direkte forbundet med den virksomhed, der overtages

c) byttes, slot for slot, mellem luftfartsselskaber.

2. Overførsler og bytninger som nævnt i stk. 1 i denne artikel meddeles koordinatoren og kan ikke få virkning, før koordinatoren udtrykkeligt har bekræftet dem. Koordinatoren skal afslå at bekræfte overførsler eller bytninger, hvis de ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og hvis han/hun ikke er sikker på:

a) at lufthavnsoperationerne ikke berøres negativt heraf under hensyntagen til alle tekniske, operationelle og miljømæssige begrænsninger

b) at begrænsningerne i henhold til artikel 9 overholdes

c) at overførsel af slots ikke falder ind under stk. 3.

3. a) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), kan ikke overføres, som anført i stk. 1, litra b), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, undtagen når det drejer sig om en retmæssigt bemyndiget overtagelse af en insolvent virksomheds aktiviteter.

b) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), nr. ii) og iii), kan ikke overføres til en anden rute, som anført i stk. 1, litra a), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, medmindre det nytilkomne luftfartsselskab gives samme prioritet på den nye rute som på den oprindelige rute.

c) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), kan ikke byttes som anført i stk. 1, litra c), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner undtagen for at forbedre slottiderne for disse flyvninger i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om.

Artikel 8b

Udelukkelse af krav om kompensation

Den i artikel 8, stk. 2, anførte ret til en slotserie kan ikke give anledning til krav om kompensation i henhold til fællesskabsretten i forbindelse med begrænsning, restriktion eller eliminering heraf, navnlig ved anvendelse af traktatens bestemmelser om lufttransport. Denne forordning påvirker ikke de offentlige myndigheders beføjelse til at kræve slotoverførsel mellem luftfartsselskaber og til at bestemme, hvordan disse tildeles, i henhold til den nationale konkurrencelovgivning eller EF-traktatens artikel 81 eller 82 eller Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med fusioner og virksom-

hedsovertagelser (*). Disse overførsler kan kun finde sted uden betaling.

Artikel 9

Forpligtelse til offentlig tjeneste

1. Hvis der er blevet indført forpligtelse til offentlig tjeneste på en rute i medfør af artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92, kan en medlemsstat i en koordineret lufthavn reservere de nødvendige slots til den påtænkte drift af denne rute. Hvis de reserverede slots på den pågældende rute ikke benyttes, stilles disse slots til rådighed for ethvert andet luftfartsselskab, der er interesseret i at beflyve ruten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste, jf. dog stk. 2. Hvis intet andet luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten, og den pågældende medlemsstat ikke giver ruten i udbud i henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EØF) nr. 2408/92, reserveres disse slots enten til en anden rute, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, eller returneres til puljen.

2. Den i artikel 4, stk. 1, litra d)-g), og i artikel 4, stk. 1, litra i), i forordning (EØF) nr. 2408/92 fastsatte udbudsprocedure gælder for benyttelse af de i stk. 1 nævnte slots, hvis mere end et EF-luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten og ikke har været i stand til at få slots en time før eller efter de tidspunkter, koordinatoren er blevet anmodet om.

(*) EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 (EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1).«

6) Artikel 10 affattes således:

»Artikel 10

Slotpulje

1. Koordinatoren opretter en pulje, som indeholder alle de slots, der ikke er blevet tildelt i medfør af artikel 8, stk. 2 og 4. Al ny slotkapacitet, som omtalt i artikel 3, stk. 3, placeres i puljen.

2. Det faktum, at en slotserie er blevet tildelt et luftfartsselskab til drift af en ruteflyvning eller en planlagt charterflyvning, giver ikke dette luftfartsselskab ret til samme serie slot i næste, tilsvarende fartplansæson, hvis luftfartsselskabet ikke til koordinatorens tilfredshed kan vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, som de er blevet tildelt for.

3. Slots, der tildeles et luftfartsselskab før 31. januar for den efterfølgende sommersæson, eller før 31. august for den efterfølgende vintersæson, men som returneres til koordinatoren til omfordeling før disse datoer, medtages ikke ved udnyttelsesberegningen.

4. Hvis det ikke kan vises, at 80 % af slotserien er blevet udnyttet, skal alle slots i den pågældende serie anbringes i puljen, medmindre følgende grunde kan anføres for den manglende udnyttelse:

a) uforudseelige og uafvendelige forhold, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, og som medfører:

— startforbud for den flytype, der sædvanligvis benyttes på den pågældende forbindelse

— lukning af en lufthavn eller et luftrum

— alvorlig forstyrrelse af operationerne i de pågældende lufthavne, herunder de slotserier i andre fællesskabslufthavne, der vedrører ruter, der er blevet påvirket af disse forstyrrelser, i en væsentlig del af den relevante fartplansæson

b) indstilling af flyvninger på grund af handlinger, der har til formål at påvirke disse flyvninger, og som gør det praktisk og/eller teknisk umuligt for luftfartsselskabet at afvikle operationer som planlagt

c) alvorlig økonomisk skade for det pågældende EF-luftfartsselskab, som har medført, at de licensudstedende myndigheder har udstedt en midlertidig licens, indtil luftfartsselskabet kan foretage en finansiel rekonstruktion i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 2407/92

d) retssager vedrørende anvendelsen af artikel 9 for ruter, hvor der er indført forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92, med deraf følgende midlertidig indstilling af driften af sådanne ruter.

5. Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorledes koordinatoren i en lufthavn, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, anvender stk. 4.

Den træffer afgørelse senest to måneder efter modtagelse af anmodningen efter proceduren i artikel 13, stk. 2.

6. Slots fra puljen distribueres blandt de ansøgende luftfartsselskaber, jf. dog artikel 8, stk. 2, i denne forordning og artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92. 50 % af disse slots tildeles først nytilkomne luftfartsselskaber, medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50 %.

Koordinatoren skal behandle ansøgninger fra nytilkomne og andre luftfartsselskaber retfærdigt i overensstemmelse med koordinationsperioderne for hver enkelt fartplansdag.

Ansøgninger fra nytilkomne luftfartsselskaber, der klassificeres som sådanne i henhold til både artikel 2, litra b), nr. i) og ii), eller artikel 2, litra b), nr. i) og iii), gives forrang.

7. Et nytilkommet luftfartsselskab, der har fået tilbudt slots inden for et tidsrum af en time før eller efter det ønskede tidspunkt, men som ikke har accepteret dette tilbud, kan ikke bibeholde sin status som nytilkommet selskab for den pågældende fartplansæson.

8. Når det drejer sig om ruter, der drives af en gruppe luftfartsselskaber, kan kun et af de deltagende luftfartsselskaber ansøge om de nødvendige slots. Det luftfartsselskab, der driver en sådan rute, har ansvaret for at opfylde driftskriterierne for at bibeholde hævdunden rettighed, som anført i artikel 8, stk. 2.

Slots tildelt et af luftfartsselskaberne i denne operation kan benyttes af et andet/de andre deltagende luftfartsselskab/luftfartsselskaber til fælles operationer, dog skal designator-koden for det luftfartsselskab, som disse slots blev tildelt, anvendes på den fælles flyvning med henblik på koordinering og overvågning. Hvis et sådant fællesskab opløses, forbliver disse slots hos det luftfartsselskab, som de oprindeligt blev tildelt. Luftfartsselskaber i driftsfællesskab skal informere koordinatoren om enkelthederne ved sådanne operationer forud for påbegyndelsen af disse.

9. Hvis der fortsat består alvorlige problemer for nytilkomne luftfartsselskaber, sørger medlemsstaten for, at der indkaldes til møde i koordinationsudvalget. Formålet med mødet er at undersøge mulighederne for at afhjælpe situationen. Kommissionen indbydes til at deltage i dette møde.»

7) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Klager og klageadgang

1. Klager vedrørende anvendelsen af artikel 7, stk. 2, artikel 8, 8a og 10 samt artikel 14, stk. 1, 2, 3, 4 og 6, indgives til koordinationsudvalget, uden at dette berører gældende klagerettigheder i henhold til national ret. Udvalget behandler sagen inden for en periode på en måned efter indgivelse af klagen og stiller om muligt forslag til koordinatoren for at forsøge at løse problemerne. Hvis klagerne ikke kan afgøres, kan den ansvarlige medlemsstat inden for yderligere to måneder skabe mulighed for mægling ved et luftfartsselskabs eller en lufthavns repræsentative organisationer eller anden tredjepart.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til i overensstemmelse med national lovgivning at beskytte deres koordinatore for så vidt angår erstatningskrav, der måtte opstå i forbindelse med de af deres funktioner, som er omfattet af denne forordning, dog ikke erstatningskrav som følge af grov uagtsomhed eller forsætlig forsømmelse.»

8) I artikel 12 affattes overskriften og stk. 1 således:

»Forbindelser med tredjelande

1. Hvis det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med tildeling og benyttelse af slots i dets lufthavne:

- a) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaberne en behandling, der svarer til den, der ifølge denne forordning gives til luftfartsselskaber fra det pågældende land, eller
- b) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaber de facto national behandling, eller
- c) indrømmer luftfartsselskaber fra andre tredjelande en mere fordelagtig behandling end EF-luftfartsselskaber

kan Kommissionen, efter proceduren i artikel 13, stk. 2, beslutte, at en medlemsstat eller medlemsstater træffer foranstaltninger, inklusive hel eller delvis suspension af denne forordning, hvad angår et luftfartsselskab eller flere luftfartsselskaber fra det pågældende tredjeland med henblik på at imødegå det pågældende tredjelandes diskriminerende adfærd.»

9) Artikel 13 og 14 affattes således:

»Artikel 13

Beslutningsprocedurer

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Kommissionen kan også konsultere udvalget om ethvert andet spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 14

Håndhævelse

1. Et luftfartsselskabs flyveplan kan afslås af de kompetente lufttrafikstyringsmyndigheder, hvis luftfartsselskabet har til hensigt at lande eller afgå i en koordineret lufthavn i de koordinerede perioder uden et af koordinatoren tildelt slot.

2. Koordinatoren tilbagetrækker de slotserier, der midlertidigt er tildelt et luftfartsselskab, som er ved at etablere sig, og placerer dem i puljen den 31. januar for den efterfølgende sommersæson eller den 31. august for den efterfølgende vintersæson, hvis virksomheden ikke har en licens eller tilsvarende på denne dato, eller hvis den kompetente licensudstedende myndighed ikke erklærer, at en licens eller tilsvarende sandsynligvis vil blive udstedt inden den relevante fartplansæsons begyndelse.

3. Hvis et luftfartsselskab har modtaget slotserier efter en bytning i henhold til artikel 8a, stk. 1, litra c), og disse slotserier ikke er blevet benyttet efter hensigten, tilbagetrækker koordinatoren disse slotserier og placerer dem i puljen.

4. Luftfartsselskaber, som gentagne gange og med forsæt enten driver flyvning på tidspunkter, som afviger betydeligt fra det tildelte slot, som del af en slotserie, eller benytter slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, hvilket berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt, mister den i artikel 8, stk. 2, nævnte rettighed. Koordinatoren kan beslutte at tilbagetrække de pågældende slotserier fra luftfartsselskabet for resten af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab og givet en enkelt advarsel.

5. Medlemsstaterne sikrer, at der findes sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, eller tilsvarende foranstaltninger for at modvirke gentagen og forsætlig flyvning på tidspunkter, som afviger betydeligt fra de tildelte slots, eller benyttelsen af slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, når dette berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt.

6. a) Hvis et luftfartsselskab ikke kan nå op på 80 % udnyttelse som defineret i artikel 8, stk. 2, jf. dog artikel 10, stk. 4, kan koordinatoren beslutte at tilbagetrække dette luftfartsselskabs slotserier for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

- b) Hvis intet slot i slotserien i et fastsat tidsrum svarende til 20 % af slotseriens gyldighed endnu er udnyttet, jf. dog artikel 10, stk. 4, placerer koordinatoren den pågældende slotserie i puljen for resten af fartplansæsonen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.»

10) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 14a

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning

senest tre år efter dens ikrafttræden. Rapporten behandler navnlig, hvorledes artikel 8, 8a og 10 fungerer.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen af denne forordning, især med hensyn til indsamling af oplysninger til brug for den i stk. 1 nævnte rapport.»

Artikel 2

1. Denne forordning træder i kraft tre måneder efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Artikel 11, stk. 2, og artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93 anvendes fra den ... (*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) 15 måneder efter offentliggørelsen af nærværende forordning.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen vedtog den 20. juni 2001 et forslag om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.
2. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse på plenarmødet den 10.-13. juni 2002, medens Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse blev vedtaget den 20. marts 2002. Regionsudvalget meddelte Rådet, at det ikke agter at afgive udtalelse i denne sag.
3. Kommissionen vedtog et ændret forslag den 7. november 2002.
4. Rådet vedtog den 19. februar 2004 sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

II. MÅL

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre klarheden og gennemsigtigheden i den nugældende forordning om slots. Det er især magtpåliggende at styrke koordinatorens uafhængighed og sikre, at koordinationsudvalget ikke er under urimelig indflydelse. Forslaget indeholder mulighed for at pålægge sanktioner, og arbejdsdelingen mellem koordinator, koordinationsudvalg og medlemsstat er afklaret for at sikre korrekt behandling af klager.

Forslaget indeholder også en række andre forbedringer og ændringer af de eksisterende regler, herunder mulighed for omlægning af slots til andre tidspunkter, eksplicit forbud mod handel med slots og krav i forbindelse med slotbytning om, at de byttede slots udnyttes. Kommissionen mente, at virkningen af alle disse ændringer vil vise sig stort set neutrale i forhold til de konkurrerende interesser mellem etablerede brugere og nyttilkomne, herunder deres mulighed for at opnå og bibeholde slots.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. De vigtigste ændringer

Rådet accepterede Kommissionens hovedsigte, nemlig at få teknikken i slottildelingssystemet til at fungere bedre. Med hensyn hertil indeholder den fælles holdning bl.a.:

- vigtige ændringer og tilføjelser til definitionerne for at afklare de udtryk, der anvendes i forordningen
- en styrkelse af slotkoordinatorens og koordinationsudvalgets uafhængighed
- sanktioner ved misbrug af slots.

Med hensyn til de aspekter af Kommissionens forslag, der kan komme til at berøre ordningerne for markedsadgang, godkendte Rådet nogle af de ændringer, Kommissionen havde foreslået, men ikke alle. Det godkendte en bredere definition af »nytilkomment luftfartsselskab«, samt en bestemmelse, der stiller nyttilkomne bedre ved tildeling af slots fra slotpuljen. Derimod var der andre bestemmelser i Kommissionens forslag, navnlig om bytning af slots og forbud imod handel, som Rådet ikke godtog. Når Rådet ikke indarbejdede disse bestemmelser, var det primært, fordi det mente, at hele spørgsmålet om markedsadgang bør ses i en bredere sammenhæng med en indgående revision af slottildelingsreglerne, som Kommissionen senere kan fremsætte et særskilt forslag om.

2. Behandling af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse

Rådet fulgte i vidt omfang de overvejelser, der lå til grund for Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. I alt blev 32 ud af de 52 ændringer, Europa-Parlamentet foreslog, helt, delvis eller principielt accepteret. Det drejer sig om følgende ændringer: 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 og 52.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 23/2004**vedtaget af Rådet den 24. februar 2004****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2004 af ... om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net**

(2004/C 95 E/04)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 156, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Gruppen på højt niveau under forsæde af Karel van Miert vedrørende det transeuropæiske transportnet har udtrykt bekymring over den forsinkede implementering af de grænseoverskridende strækninger i de højt prioriterede projekter inden for det transeuropæiske transportnet (TEN), idet forsinkelsen forringer rentabiliteten af medlemsstaternes investeringer i de indenlandske strækninger, fordi disse dermed går glip af stordriftsfordele, og gruppen anbefalede, at Fællesskabet differentierer sine støttesatser ud fra fordelene for andre lande, især nabolande, og fremhævede, at en sådan differentiering i første række bør gavne grænseoverskridende projekter, der benyttes til fjerntransport. Endvidere bør Fællesskabets finansieringssats differentieres i forhold til, hvor meget de økonomiske fordele ved projektet overstiger dets finansielle rentabilitet.

(2) Gruppen på højt niveau anbefalede derfor, at Fællesskabets støttesats hæves for at fremme etableringen af de prioriterede projekters grænseoverskridende forbindelser og tilføje, at en sådan ændring kun vil få begrænsede virkninger for budgettet. Dette bør gennemføres under hensyn til behovet for at koncentrere TEN-midlerne om nøgleprojekter samtidig med, at man erkender behovet for fortsat økonomisk støtte til ikke-prioriterede projekter.

(3) Det bør være muligt at indgå de budgetmæssige forpligtelser i årlige trancher, selv om den tilsvarende retlige forpligtelse er global og flerårig.

(4) En midlertidig forhøjelse af Fællesskabets støttesats kan være et incitament for aktørerne til at fremskynde og effektivisere gennemførelsen af højt prioriterede projekter, der er omfattet af denne forordning.

(5) Etablering af offentlig-private partnerskaber (eller andre former for samarbejde mellem det offentlige og det private) forudsætter, at de institutionelle investorer indgår faste finansielle forpligtelser, der er tilstrækkelig attraktive til at mobilisere privat kapital. Ved at yde økonomisk støtte på et flerårigt grundlag kan Fællesskabet fjerne den usikkerhed, der bremser udviklingen af projekterne. Derfor bør der træffes bestemmelse om at yde finansieringsstøtte til de udvalgte projekter på grundlag af en flerårig retlig forpligtelse.

(6) Grænseoverskridende forbindelser mellem energinet er vigtige for at sikre et velfungerende indre marked, forsyningssikkerheden og en optimal udnyttelse af den eksisterende energiinfrastruktur. Derfor bør der også ydes øget økonomisk støtte til prioriterede energinetprojekter, der er nødvendige af hensyn til den europæiske økonomi, men urentable set ud fra et driftsøkonomisk synspunkt, og som ikke fører til konkurrenceforvridninger mellem virksomhederne. Denne støtte vedrører prioriterede energinetprojekter.

(7) Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 ⁽³⁾ bør tilpasses under hensyn til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1990 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁴⁾.

(8) Forordning (EF) nr. 2236/95 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽¹⁾ EFT C 125 af 27.5.2002, s. 13.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 2.7.2002 (EUT C 271 E af 12.11.2003, s. 163), Rådets fælles holdning af 24.2.2004 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/1999 (EFT L 197 af 29.7.1999, s. 1).

⁽⁴⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EF) nr. 2236/95 ændres således:

1) Artikel 5 ændres således:

a) Stk. 3 affattes således:

»3. Uanset den valgte støtteform kan den samlede fællesskabsstøtte i henhold til denne forordning højst udgøre 10 % af de samlede investeringsomkostninger. Undtagelsesvis kan den samlede fællesskabsstøtte dog udgøre indtil 20 % af de samlede investeringsomkostninger i følgende tilfælde:

a) projekter, der vedrører systemer for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation, jf. artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af transeuropæiske transportnet (*)

b) højt prioriterede projekter vedrørende energinet

c) strækninger i projekter af europæisk interesse — forudsat at projekterne er iværksat inden 2010 — der er anført i bilag III til beslutning nr. 1692/96/EF, og som har til formål at fjerne flaskehalse og/eller anlægge manglende strækninger, hvis disse er grænseoverskridende eller krydser naturlige barrierer, og bidrager til det indre markeds integration i det udvidede Fællesskab, fremmer sikkerheden, sikrer interoperabiliteten mellem de nationale net og/eller bidrager væsentligt til at forbedre balancen mellem transportformerne til fordel for de mest miljøskånsomme. Denne sats skal differentieres ud fra fordelene for andre lande, især nabomedlemsstater.

(*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).«

b) Følgende stykke tilføjes:

»5. For de i stk. 3 omhandlede projekter og under overholdelse af denne forordnings øvrige bestemmelser

er den retlige forpligtelse flerårig, og de budgetmæssige forpligtelser indgås i årlige trancher.«

2) I artikel 13 tilføjes følgende stykke:

»4. Er et projekt ikke afsluttet senest ti år efter tildeling af økonomisk støtte, kan Kommissionen under overholdelse af proportionalitetsprincippet og under hensyn til alle relevante faktorer kræve den ydede støtte tilbagebetalt.«

3) Artikel 17 affattes således:

»Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen er ansvarlig for gennemførelsen af denne forordning.

2. Kommissionen bistås af et udvalg. Den Europæiske Investeringsbank udpeger en ikke-stemmeberettiget repræsentant til dette udvalg.

3. Når der henvises til proceduren i denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

4) I artikel 18 tilføjes følgende stykke:

»Tildelingen af midler skal stå i forhold til gennemførelsens kvalitative og kvantitative niveau.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Den 4. december 2001 forelagde Kommissionen et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om at hæve fællesskabsstøtten til visse prioriterede projekter vedrørende transeuropæiske transportnet til højst 20 %.
2. Den 14. marts 2002 ændrede Kommissionen sit forslag, så det også kom til at omfatte prioriterede projekter vedrørende transeuropæiske energinet.
3. Den 20. marts 2002 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse, hvori det godkendte forslaget.
4. Den 25. marts 2002 besluttede Regionsudvalget ikke at afgive udtalelse om forslaget.
5. Den 2. juli 2002 afgav Europa-Parlamentet førstebehandlingsudtalelse om det i punkt 2 omhandlede ændrede forslag; det godkendte forslaget og foreslog samtidig en række ændringer.
6. Den 28. januar 2003 ændrede Kommissionen sit ændrede forslag på baggrund af Europa-Parlamentets udtalelse.
7. Den 6. oktober 2003 ændrede Kommissionen det i punkt 6 omhandlede ændrede forslag for at hæve satsen for fællesskabsstøtten til disse transeuropæiske netprojekter til højst 30 %.
8. Den 25. november 2003 nåede Rådets og Kommissionens repræsentant til fuld enighed om et kompromis til en fælles holdning (jf. 15280/03) og dermed forbundne erklæringer til optagelse i Rådets protokol (jf. 5644/04 ADD 1).
9. Rådet vedtog sin fælles holdning efter traktatens artikel 251 den 24. februar 2004.

II. SUBSTANSEN

1. Substansen i Rådets fælles holdning ligger tæt op ad det i punkt 6 i del I omhandlede ændrede forslag, som Kommissionen forelagde efter Europa-Parlamentets udtalelse af 2. juli 2002.
2. Rådet har således givet sin principielle tilslutning til at øge fællesskabsstøtten til højst 20 % for følgende prioriterede projekter vedrørende transeuropæiske net:
 - a) satellitbaserede positionsbestemmelses- og navigationssystemer som omhandlet i artikel 17 i beslutning nr. 1692/96/EF (Galileo-lignende projekter)
 - b) prioriterede projekter vedrørende energinet og
 - c) strækninger, der er grænseoverskridende eller krydser naturlige barrierer, i udvalgte transeuropæiske transportnetprojekter som anført i bilag III til beslutning nr. 1692/96/EF forudsat navnlig, at projekterne iværksættes inden 2010.
3. Hovedparten af den i den fælles holdning omhandlede fællesskabsstøtte vil derfor som foreslået af Kommissionen og støttet af Europa-Parlamentet blive rettet mod at bidrage afgørende til at gennemføre de endnu ikke iværksatte prioriterede transeuropæiske transportnetprojekter.
4. Fællesskabsstøtten vil samtidig — men med langt færre budgetmæssige konsekvenser — blive målrettet mod prioriterede projekter vedrørende transeuropæiske energinet og Galileo-lignende projekter.
5. Den fælles holdning vedrører ikke de prioriterede eTEN-projekter (Telecom), hvor Kommissionen har fremlagt et særskilt forslag, der fortsat ligger på bordet (dok. 9099/03, interinstitutionel sag 2003/0086 (COD)).

6. De andre bestemmelser i den fælles holdning vedrører hovedsagelig budgetprocedure og udvalgsprocedure.
7. Med hensyn til udvalgsprocedure bør der navnlig lægges mærke til, at den fælles holdning holder fast ved den forskriftsprocedure, som for øjeblikket gælder for gennemførelsesforanstaltningerne for de transeuropæiske net, og derfor ikke følger Europa-Parlamentets og Kommissionens forslag om at anvende rådgivningsproceduren.
8. Den fælles holdning fastsætter dog — som foreslået af Europa-Parlamentet — at en repræsentant for Den Europæiske Investeringsbank uden stemmeret kan deltage i udvalgsproceduren, hvorved Den Europæiske Investeringsbank får lejlighed til at bidrage til udvalgets drøftelser med sin særlige ekspertviden om finansiering af transeuropæiske net.

III. PARLAMENTETS ÆNDRINGER AF 2. JULI 2002 VEDRØRENDE DEN DISPOSITIVE DEL AF TEKSTEN

1. For så vidt angår de prioriterede transeuropæiske transportnetprojekter afspejler den fælles holdning i vidt omfang Europa-Parlamentets ændring 8 og 13. De strækninger i disse projekter, der er grænseoverskridende eller krydser naturlige barrierer, skal således ganske rigtigt tage sigte på at afhjælpe flaskehalse og/eller udfylde manglende strækninger og fremme sikkerheden som foreslået af Europa-Parlamentet.
2. Derimod følger den fælles holdning i lighed med Kommissionens ændrede forslag ikke den af Europa-Parlamentet foreslåede procedure med rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om udvælgelse af prioriterede projekter på energiområdet.
3. Den fælles holdning følger dog ændring 9 om tilbagebetaling af fællesskabsmidler, såfremt projektet ikke er afsluttet senest ti år efter, at den økonomiske støtte er blevet tildelt (artikel 13, stk. 4 (nyt)), og som allerede nævnt også ændring 10 om deltagelse af en repræsentant for Den Europæiske Investeringsbank i udvalgsproceduren.
4. Den fælles holdning følger desuden ændring 11, andet afsnit, om tildelingen af midler (artikel 18, stk. 2 (nyt)).

IV. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Som allerede nævnt følger den fælles holdning nøje det ændrede forslag, som Kommissionen forelagde efter Europa-Parlamentets udtalelse.
2. Den følger derfor i vidt omfang de af Europa-Parlamentets ændringer, som Kommissionen har accepteret. Af samme grund er de ændringer, som Kommissionen ikke har accepteret generelt, heller ikke blevet accepteret af Rådet, idet Rådet for disse sidste ændrings vedkommende har fulgt de negative udtalelser, som Kommissionen anførte i det ændrede forslag efter Europa-Parlamentets udtalelse (punkt 6 i del I).
3. Den fælles holdning bygger endvidere på det sidst ændrede forslag fra Kommissionen, hvori satsen for fællesskabsstøtten hæves til højst 30 % (punkt 7 i del I).

En så høj støttesats vandt dog ikke tilstrækkelig tilslutning i Rådet, der som et kompromis accepterede en sats på højst 20 %, hvilket Europa-Parlamentet også godkendte i sin udtalelse.

4. Som nævnt ovenfor vedrører den fælles holdning ikke Kommissionens særskilte forslag vedrørende prioriterede transeuropæiske telekommunikationsnet-projekter (dok. 9099/03, interinstitutionel sag 2003/0086 (COD)), som fortsat ligger på bordet.

V. KONKLUSION

Rådet meddeler på denne baggrund Europa-Parlamentet sin fælles holdning, som den foreligger i dok. 5633/1/04 Rev. 1.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 24/2004

fastlagt af Rådet den 26. februar 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/.../EF af ... om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet

(2004/C 95 E/05)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen meddelte i sin hvidbog af 12. september 2001 »Den europæiske transportpolitik frem til 2010: de svære valg«, at den har til hensigt at foreslå minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet.
- (2) Transportsystemet, bl.a. det transeuropæiske vejnet, som defineres i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽⁴⁾, er af afgørende betydning, når det drejer sig om at støtte europæisk integration og at sikre et højt trivselsniveau for Europas borgere. Det Europæiske Fællesskab har ansvaret for at sikre et højt, ensartet og stabilt niveau for sikkerhed, service og bekvemmelighed på det transeuropæiske vejnet.
- (3) Lange tunneler på over 500 m er vigtige strukturer, som letter kommunikationen mellem store områder i Europa, og som spiller en afgørende rolle for regionale økonomiers funktion og udvikling.

⁽¹⁾ EUT C 220 af 16.9.2003, s. 26.⁽²⁾ EUT C 256 af 24.10.2003, s. 64.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 9. oktober 2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 26. februar 2004 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

- (4) Det Europæiske Råd har ved flere lejligheder, bl.a. på dets møde den 14. og 15. december 2001 i Laeken, understreget, at det er påtrængende nødvendigt at træffe foranstaltninger med henblik på at forbedre tunnelsikkerheden.
- (5) Transportministrene fra Frankrig, Italien, Schweiz, Tyskland og Østrig mødtes den 30. november 2001 i Zürich og vedtog en fælles erklæring, der anbefaler indbyrdes tilpasning af national lovgivning om de seneste harmoniserede krav for bedre sikkerhed i lange tunneler.
- (6) Målet for den påtænkte foranstaltning, nemlig opnåelse af et ensartet, stabilt og højt beskyttelsesniveau for alle Europas borgere i vej-tunneler, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af den påkrævede harmonisering bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (7) Nylige ulykker i tunneler understreger tunnelernes betydning på det menneskelige, økonomiske og kulturelle plan.
- (8) Nogle tunneler i Europa, som blev taget i brug for længe siden, er konstrueret på et tidspunkt, hvor de tekniske muligheder og transportforholdene var meget anderledes end i dag. Derfor er der store forskelle med hensyn til sikkerhedsniveau, og disse forskelle bør afhjælpes.
- (9) Sikkerhed i tunneler kræver en række foranstaltninger, som bl.a. vedrører tunnelens geometri og konstruktion, sikkerhedsudstyr, herunder skiltning, trafikstyring, uddannelse af redningstjenesterne, uheldshåndtering, information til brugerne om bedste adfærd i tunneler og bedre kommunikation mellem de ansvarlige myndigheder og redningstjenester, f.eks. politi, brandvæsen og redningskorps.
- (10) Som det fremgår af arbejdet i De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), er trafikanternes adfærd af afgørende betydning for tunnelsikkerheden.
- (11) Sikkerhedsforanstaltninger bør sætte personer, der er impliceret i uheld, i stand til at redde sig selv, gøre det muligt for trafikanterne at yde en øjeblikkelig indsats for at forebygge mere omfattende konsekvenser, sikre en effektiv indsats fra redningstjenesterne og beskytte miljøet samt begrænse den materielle skade.

- (12) De forbedringer, som dette direktiv medfører, vil forbedre sikkerhedsforholdene for alle brugere, også handicappede. Da handicappede imidlertid har vanskeligere ved at komme væk i nødsituationer, bør der tages særlig hensyn til deres sikkerhed.
- (13) For at følge en afbalanceret fremgangsmåde og på grund af de store omkostninger ved foranstaltningerne bør minimumssikkerhedsudstyret fastsættes under hensyntagen til den enkelte tunnels type og forventede trafikmængde.
- (14) Internationale organer, f.eks. Verdensvejsammenslutningen (AIPCR) og UNECE, har gennem længere tid fremsat meget værdifulde henstillinger for at bidrage til at forbedre og harmonisere sikkerhedsudstyr og færdselsregler i vejttunneler. Da disse henstillinger imidlertid ikke er bindende, kan deres fulde potentiale kun udnyttes fuldt ud, hvis de opstillede krav kan gøres obligatoriske ved lovgivning.
- (15) Opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau kræver korrekt vedligeholdelse af sikkerhedsfaciliteter i tunneler. Informationsudveksling om moderne sikkerhedsteknikker og ulykkes/uheldsdata mellem medlemsstaterne bør systematiseres.
- (16) For at sikre, at direktivets krav anvendes korrekt af tunnelens driftsledelse, bør medlemsstaterne udpege en eller flere myndigheder på nationalt, regionalt eller lokalt plan, som har ansvaret for, at alle sikkerhedsaspekter ved en tunnel iagttages.
- (17) Der er brug for en fleksibel og progressiv tidsplan for direktivets gennemførelse. Dette vil gøre det muligt at færdiggøre de mest presserende arbejder, uden at der skabes alvorlige forstyrrelser i transportsystemet eller flaskehalse i medlemsstaternes offentlige arbejder.
- (18) Omkostningerne ved at ombygge de eksisterende tunneler varierer betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden, navnlig af geografiske grunde, og medlemsstaterne bør have lov til at sprede det ombygningsarbejde, der er påkrævet for at opfylde kravene i dette direktiv, hvis tunneltætheden på deres område er langt over det europæiske gennemsnit.
- (19) Når det drejer sig om tunneler, der allerede er i drift, eller tunneler, for hvilke planerne er godkendt, men som ikke er åbnet for offentligheden inden 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden, bør medlemsstaterne have lov til at acceptere indførelse af risikobegrænsende foranstaltninger som et alternativ til direktivets krav, hvis der i sådanne tunneler ikke kan gennemføres en strukturel løsning uden urimelige omkostninger.
- (20) Bedre tunnelsikkerhed forudsætter yderligere tekniske fremskridt. Der bør indføres en procedure, så Kommissionen kan tilpasse kravene i dette direktiv til de tekniske fremskridt. Denne procedure bør også anvendes til at vedtage en harmoniseret metode til risikoanalyse.
- (21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (22) Medlemsstaterne bør forelægge Kommissionen en rapport om de foranstaltninger, de agter at vedtage for at opfylde dette direktivs krav, således at arbejdet kan samordnes på fællesskabsplan, og trafikforstyrrelserne begrænses.
- (23) Hvis kravene i dette direktiv gør det nødvendigt at bygge endnu et tunnelrør i projekterings- eller bygningsfasen, bør dette andet rør, der skal bygges, betragtes som en ny tunnel. Dette gælder ligeledes, hvis direktivets krav gør det nødvendigt at indlede nye, lovbestemte planlægningsprocedurer, herunder høringer i forbindelse med tilladelse til anlæg for så vidt angår alle tilknyttede foranstaltninger.
- (24) Arbejdet bør fortsætte i de relevante fora med henblik på at opnå en høj grad af harmonisering af skilte og piktogrammer, der anvendes på variable informationstavler i tunneler. Medlemsstaterne bør tilskyndes til at harmonisere brugermiljøet for alle tunneler på deres område.
- (25) Medlemsstaterne bør opfordres til at gennemføre tilsvarende sikkerhedsniveauer for vejttunneler på deres område, som ikke indgår i det europæiske vejtransportnet og derfor ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde.
- (26) Medlemsstaterne bør tilskyndes til at udarbejde nationale bestemmelser til højnelse af sikkerhedsniveauet i tunneler —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Emne og anvendelsesområde

1. Dette direktiv tager sigte på at sikre trafikanter et minimumssikkerhedsniveau i tunneler i det transeuropæiske vejnet ved forebyggelse af kritiske situationer, der kan bringe menneskers liv, miljø og tunnelinstallationer i fare, og ved beskyttelse i ulykkestilfælde.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2. Direktivet finder anvendelse på alle tunneler i det transeuropæiske vejnet af mere end 500 meters længde, uanset om de er i drift, under bygning eller under projektering.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »det transeuropæiske vejnet«: det vejnet, der er fastlagt i afsnit 2 i bilag I til beslutning nr. 1692/96/EF, og som er illustreret med kort og/eller beskrevet i bilag II til nævnte beslutning
- 2) »redningstjenester«: alle lokale tjenester, uanset om de er offentlige, private, eller en del af tunnelpersonalet, som træder til i tilfælde af en ulykke, herunder politi, brandvæsen og redningskorps
- 3) »tunnellængde«: længden af den længste vognbane i den fuldstændigt omsluttede del af tunnelen.

Artikel 3

Sikkerhedsforanstaltninger

1. Medlemsstaterne sikrer, at tunneler på deres område, som er omfattet af dette direktiv, opfylder de minimumssikkerhedskrav, der er fastsat i bilag I.
2. I tilfælde, hvor bestemte strukturelle krav, der er fastsat i bilag I, kun kan opfyldes ved hjælp af tekniske løsninger, som enten ikke kan benyttes eller kun kan benyttes med uforholdsmæssigt store omkostninger, kan den i artikel 4 omhandlede administrative myndighed acceptere, at der træffes risikobegrænsende foranstaltninger som et alternativ til disse krav, forudsat at de pågældende foranstaltninger fører til samme eller bedre beskyttelse. Disse foranstaltningers effektivitet skal påvises ved en risikoanalyse i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 13. Medlemsstaterne oplyser Kommissionen om de risikobegrænsende foranstaltninger, der accepteres som et alternativ, og berettigelsen herfor. Dette stykke finder ikke anvendelse på tunneler under projektering, jf. artikel 9.
3. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere krav under forudsætning af, at de ikke er i modstrid med kravene i dette direktiv.

Artikel 4

Den administrative myndighed

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere administrative myndigheder, i det følgende benævnt »den administrative myndighed«, som har ansvaret for, at alle sikkerhedsaspekter ved en tunnel iagttages, og som træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelse af dette direktiv.
2. Den administrative myndighed kan oprettes på nationalt, regionalt eller lokalt plan.

3. Hver tunnel i det transeuropæiske net, der er beliggende på én medlemsstats område, henhører under én administrativ myndigheds ansvar. Er en tunnel beliggende på to medlemsstaters område, udpeger enten hver medlemsstat en administrativ myndighed, eller de to medlemsstater udpeger i stedet en fælles administrativ myndighed. Hvis der er tale om to forskellige administrative myndigheder, skal de beslutninger, som hver enkelt træffer under udøvelsen af sine beføjelser og sit ansvar i forbindelse med tunnelsikkerhed, træffes efter forudgående samtykke fra den anden myndighed.

4. Den administrative myndighed står for idriftsætningen af tunneler som beskrevet i bilag II.

5. Med forbehold af nærmere bestemmelser på dette område på nationalt plan har den administrative myndighed beføjelse til at indstille eller begrænse en tunnels drift, hvis sikkerhedskravene ikke er opfyldt. Den præciserer, under hvilke forudsætninger normal trafik kan genoptages.

6. Den administrative myndighed sikrer, at følgende foranstaltninger træffes:

- a) jævnlig kontrol og inspektion af tunneler og udarbejdelse af de hermed forbundne sikkerhedskrav
- b) udarbejdelse af programmer for uddannelse og udrustning af redningstjenesterne med hensyn til såvel de organisatoriske som de operationelle aspekter (herunder beredskabsplaner for nødsituationer)
- c) fastlæggelse af proceduren for øjeblikkelig lukning af en tunnel i en nødsituation
- d) implementering af de nødvendige risikobegrænsende foranstaltninger.

7. Når organer, der er udpeget som administrative myndigheder, eksisterede forud for udpegelse, jf. denne artikel, kan disse administrative myndigheder fortsat udøve deres tidligere virksomhed, forudsat at dette direktiv overholdes.

Artikel 5

Tunnelens driftsledelse

1. Den administrative myndighed udpeger for hver enkelt tunnel på en medlemsstats område, hvad enten den er i projekterings-, bygnings- eller driftsfasen, det offentlige eller private organ, som er ansvarligt for tunnelen i den pågældende fase, til tunnelens driftsledelse. Den administrative myndighed kan selv påtage sig denne funktion.

2. Er en tunnel beliggende på to medlemsstaters område, anerkender de to administrative myndigheder eller den fælles administrative myndighed kun ét organ som ansvarligt for driften af tunnelen.

3. Driftsledelsen udarbejder en hændelsesrapport for alle væsentlige uheld og ulykker i en tunnel. Denne rapport sendes til den i artikel 6 omhandlede sikkerhedsansvarlige, til den administrative myndighed og til redningstjenesterne senest inden én måned.

4. Når der udarbejdes en undersøgelsesrapport, hvori omstændighederne ved uheldet eller ulykken som omhandlet i stk. 3 analyseres, eller som indeholder de konklusioner, der kan drages heraf, skal driftsledelsen sende denne rapport til den sikkerhedsansvarlige, den administrative myndighed og redningstjenesterne senest en måned efter, at driftsledelsen har modtaget den.

Artikel 6

Den sikkerhedsansvarlige

1. Driftsledelsen udnævner for hver enkelt tunnel en sikkerhedsansvarlig, som forinden skal godkendes af den administrative myndighed, og som skal koordinere alle forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger med henblik på at garantere trafikanternes og tunnelpersonalets sikkerhed. Den sikkerhedsansvarlige kan være et medlem af tunnelpersonalet eller redningstjenesterne, skal være uafhængig i alle sikkerhedsrelaterede spørgsmål vedrørende vej-tunneler og må ikke modtage instrukser fra en arbejdsgiver hvad angår disse spørgsmål. En sikkerhedsansvarlig kan stå for sikkerheden i flere tunneler i en region.

2. Den sikkerhedsansvarlige varetager følgende:

- a) sikrer koordineringen med redningstjenesterne og deltager i udarbejdelsen af indsatsplaner
- b) deltager i planlægning, gennemførelse og evaluering af redningsindsatser
- c) deltager i udarbejdelsen af sikkerhedsplaner og specifikationer for struktur, udstyr og drift for både nye tunneler og ændringer af eksisterende tunneler
- d) kontrollerer, at driftspersonalet og redningstjenesterne uddannes, og deltager i tilrettelæggelsen af de øvelser, der afholdes regelmæssigt
- e) rådgiver med hensyn til idriftsætningen og tunnelens udstyr og drift
- f) kontrollerer, at tunnelstruktur og -udstyr vedligeholdes og repareres
- g) deltager i evalueringen af alle væsentlige uheld eller ulykker, jf. artikel 5, stk. 3 og 4.

Artikel 7

Inspektionsenhed

Medlemsstaterne sikrer, at inspektion, evaluering og kontrol udføres af inspektionsenheder. Den administrative myndighed kan selv påtage sig denne funktion. Alle enheder, der udfører inspektion, evaluering og kontrol, skal have et højt kvalifikationsniveau og et højt kvalitetsniveau i sine procedurer og skal være funktionelt uafhængige af tunnelens driftsledelse.

Artikel 8

Meddelelse om den administrative myndighed

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen den administrative myndigheds navn og adresse inden den ... (*). Hvis disse oplysninger ændres, giver de meddelelse herom inden tre måneder.

Artikel 9

Tunneler, for hvilke planerne endnu ikke er godkendt

1. Tunneler, for hvilke planerne ikke er godkendt af den ansvarlige myndighed inden den ... (*), er omfattet af direktivets krav.

2. Tunnelen sættes i drift efter proceduren i bilag II.

Artikel 10

Tunneler, for hvilke planerne er godkendt, men som endnu ikke er åbnet

1. Er en tunnel, for hvilke planerne er godkendt, ikke åbnet for offentlig trafik inden den ... (*), vurderer den administrative myndighed, om de overholder dette direktivs krav særligt med hensyn til den i bilag II omhandlede sikkerhedsdokumentation.

2. Hvis den administrative myndighed konstaterer, at en tunnel ikke opfylder bestemmelserne i dette direktiv, underretter den tunnelens driftsledelse om, at der skal træffes passende foranstaltninger til forbedring af sikkerheden, og underretter den sikkerhedsansvarlige.

3. Tunnelen sættes så i drift efter proceduren i bilag II.

Artikel 11

Tunneler, der er i drift

1. Er en tunnel allerede åbnet for offentlig trafik inden den ... (*), vurderer den administrative myndighed inden den ... (**) om den overholder dette direktivs krav særligt med hensyn til den i bilag II omhandlede sikkerhedsdokumentation og på grundlag af en inspektion.

(*) 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) 30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

2. Tunnelens driftsledelse forelægger om nødvendigt den administrative myndighed en plan for, hvordan tunnelen kan tilpasses til dette direktivs krav, samt de foranstaltninger, den har til hensigt at træffe til afhjælpning af manglerne.

3. Den administrative myndighed godkender foranstaltningerne eller kræver ændringer hertil.

4. Hvis afhjælpningsforanstaltningerne omfatter væsentlige ændringer i tunnelens konstruktion eller drift, finder den i bilag II omhandlede procedure anvendelse, når disse foranstaltninger er truffet.

5. Inden den ...(*) forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om, hvorledes de agter at opfylde dette direktivs krav, om planlagte foranstaltninger og, hvor det er relevant, om konsekvenserne af at åbne eller lukke de vigtigste tilkørselsveje til tunnelerne. Kommissionen kan for at minimere færdselsforstyrrelser på europæisk plan kommentere tidsplanen for de arbejder, der skal sikre, at tunneler bringes i overensstemmelse med dette direktivs krav.

6. Ombygning af tunneler udføres i overensstemmelse med en plan og skal være afsluttet inden den ...(**).

7. En medlemsstat kan forlænge det i stk. 6 fastsatte tidsrum med fem år, hvis den samlede rørlængde for eksisterende tunneler divideret med den samlede længde af den del af det transeuropæiske vejnet, der er beliggende på dens område, er større end gennemsnittet i Europa.

Artikel 12

Periodiske inspektioner

1. Den administrative myndighed kontrollerer, at inspektionsenheden foretager regelmæssig inspektion til sikring af, at alle tunneler, der er omfattet af dette direktiv, opfylder bestemmelserne.

2. Tidsrummet mellem to på hinanden følgende inspektioner af en given tunnel må ikke overstige seks år.

3. Hvis den administrative myndighed på grundlag af inspektionsenhedens rapport konstaterer, at en tunnel ikke opfylder bestemmelserne i dette direktiv, underretter den driftsledelsen og den sikkerhedsansvarlige om, at der skal træffes foranstaltninger til forbedring af tunnelens sikkerhed. Den administrative myndighed fastsætter de betingelser for tunnelens fortsatte drift eller for genåbning af tunnelen, som skal finde anvendelse, indtil afhjælpningsforanstaltningerne er udført, samt eventuelle yderligere relevante restriktioner eller betingelser.

4. Hvis afhjælpningsforanstaltningerne omfatter væsentlige ændringer i tunnelens konstruktion eller drift, skal tunnelen, når disse foranstaltninger er truffet, på ny godkendes efter proceduren i bilag II.

(*) 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) Ti år efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 13

Risikoanalyse

1. Eventuelle risikoanalyser gennemføres af et organ, der er funktionelt uafhængigt af tunnelens driftsledelse. Risikoanalysens indhold og resultater skal indgå i den sikkerhedsdokumentation, der forelægges for den administrative myndighed. En risikoanalyse er en analyse af risici i en given tunnel under hensyntagen til alle konstruktionsparametre og trafikforhold, der påvirker sikkerheden, navnlig trafikkarakter, tunnellængde, trafiktype og tunnelgeometri samt det forventede antal lastvogne om dagen.

2. Medlemsstaterne sikrer, at der på nationalt plan anvendes en detaljeret og veldefineret metode, som svarer til bedste tilgængelige praksis, og informerer Kommissionen om den anvendte metode, hvorefter denne stiller denne information til rådighed for de andre medlemsstater i elektronisk form.

3. Inden den ...(***) offentliggør Kommissionen en rapport om den anvendte praksis i medlemsstaterne. Den fremsætter om nødvendigt forslag om vedtagelse af en fælles harmoniseret risikoanalysemetode efter proceduren i artikel 17, stk. 2.

Artikel 14

Fravigelse i forbindelse med nyskabende teknik

1. For at gøre det muligt at installere og anvende nyskabende sikkerhedsudstyr eller anvende nyskabende sikkerhedsprocedurer, som giver samme eller et højere beskyttelsesniveau end eksisterende teknologier som foreskrevet i dette direktiv, kan den administrative myndighed på grundlag af en behørigt dokumenteret anmodning fra driftsledelsen tillade en fravigelse af direktivets krav.

2. Hvis den administrative myndighed har til hensigt at tillade fravigelsen, indsender medlemsstaten først en ansøgning om fravigelse til Kommissionen vedlagt den oprindelige ansøgning og inspektionsenhedens udtalelse.

3. Kommissionen underretter medlemsstaterne om ansøgningen senest en måned efter modtagelsen.

4. Hvis hverken Kommissionen eller en medlemsstat kommer med indvendinger inden for en periode på tre måneder, betragtes fravigelsen som accepteret, og Kommissionen underretter alle medlemsstaterne herom.

5. Hvis der fremkommer indvendinger, fremsætter Kommissionen et forslag efter proceduren i artikel 17, stk. 2. Hvis beslutningen er negativ, tillader den administrative myndighed ikke fravigelsen.

6. Efter en gennemgang i overensstemmelse med proceduren i artikel 17, stk. 2, kan en afgørelse om at tillade en fravigelse medføre, at fravigelsen kan gælde for andre tunneler.

(***) Fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

7. Når de indsendte anmodninger om fravigelser berettiger det, offentliggør Kommissionen en rapport om den anvendte praksis i medlemsstaterne og fremsætter om nødvendigt forslag til ændringer af dette direktiv.

Artikel 15

Rapportering

1. Medlemsstaterne udarbejder hvert andet år rapporter om tunnelbrande samt om ulykker, der klart berører trafikanternes sikkerhed i tunneler, samt om hyppigheden af og årsagen til sådanne hændelser, evaluerer disse og giver oplysninger om sikkerhedsfaciliteters og -foranstaltningers faktiske rolle og virkning. Medlemsstaterne fremsender disse rapporter til Kommissionen inden udgangen af september i det år, der følger den periode, som rapporten dækker. Kommissionen stiller rapporterne til rådighed for alle medlemsstater.

2. Medlemsstaterne udarbejder en plan, som indeholder en tidsplan for den gradvise anvendelse af direktivets bestemmelser på tunneler, der allerede er i drift, jf. artikel 11, og meddeler Kommissionen denne inden den ... (*). Herefter underretter medlemsstaterne hvert andet år Kommissionen om, hvor langt man er kommet med implementeringen af planen og om eventuelle tilpasninger af den, indtil perioden som omhandlet i artikel 11, stk. 6 og 7, er afsluttet.

Artikel 16

Tilpasning til den tekniske udvikling

Kommissionen tilpasser bilagene til dette direktiv til den tekniske udvikling efter proceduren i artikel 17, stk. 2.

Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 18

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den ... (**). De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser sammen med en sammenligningstabel over disse bestemmelser og dette direktiv.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 19

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 20

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) 30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 3

1. **Grundlaget for at træffe sikkerhedsforanstaltninger**1.1. *Sikkerhedsparametre*

1.1.1. De sikkerhedsforanstaltninger, der skal træffes i en tunnel, skal være baseret på en systematisk overvejelse af alle aspekter af den helhed, der udgøres af infrastrukturen, driften, trafikanterne og køretøjerne.

1.1.2. Der skal tages hensyn til følgende parametre:

- tunnelens længde
- antallet af rør
- antallet af vognbaner
- tværsnitsgeometri
- vertikal og horisontal linjeføring
- konstruktionens type
- ensrettet eller dobbeltrettet trafik
- trafikmængde pr. rør (herunder fordelingen på døgnets timer)
- risikoen for trafikophobning (daglig eller sæsonbestemt)
- redningstjenesternes udrykningstid
- forekomst og procentvis andel af lastvogne
- forekomst, procentvis andel og type af transport af farligt gods
- tilkørselsvejenes beskaffenhed
- vognbanernes bredde
- hastighedshensyn
- geografisk og meteorologisk miljø.

1.1.3. Når en tunnel har særlige træk med hensyn til ovennævnte parametre, skal det ved en risikoanalyse efter artikel 13 konstateres, om der er behov for yderligere sikkerhedsforanstaltninger og/eller supplerende udstyr for at opnå et højt sikkerhedsniveau for tunneler. Denne risikoanalyse skal tage hensyn til eventuelle ulykker, der klart påvirker trafikanternes sikkerhed i tunneler, og som kan tænkes at indtræffe i driftsfasen, samt arten og omfanget af deres mulige konsekvenser.

1.2. *Minimumskrav*

1.2.1. Der træffes mindst de sikkerhedsforanstaltninger, der foreskrives i nedenstående punkter, for at garantere et minimumssikkerhedsniveau i alle de tunneler, der er omfattet af direktivet. Begrænsede fravigelser af disse krav kan tillades, hvis følgende procedure er gennemført fuldt ud. Medlemsstaterne eller den administrative myndighed skal til Kommissionen fremsende oplysninger om:

- den eller de påtænkte begrænsede fravigelser
- de tvingende grunde til den påtænkte begrænsede fravigelse
- de alternative risikobegrænsende foranstaltninger, der skal anvendes eller skærpes for at sikre, at sikkerhedsniveauet er mindst lige så højt, med bevis herfor i form af en analyse af de relevante risici.

Kommissionen fremsender denne anmodning om begrænset fravigelse til medlemsstaterne snarest muligt, dog senest en måned efter modtagelse af anmodningen.

Hvis hverken Kommissionen eller en medlemsstat kommer med indvendinger inden for en periode på tre måneder efter Kommissionens modtagelse af anmodningen, betragtes den begrænsede fravigelse som accepteret, og Kommissionen underretter alle medlemsstaterne herom. Hvis der fremkommer indvendinger, fremsætter Kommissionen et forslag efter proceduren i artikel 17, stk. 2. Hvis anmodningen afslås, tillades den begrænsede fravigelse ikke.

- 1.2.2. For at skabe et ensartet brugermiljø i alle de tunneler, som dette direktiv gælder for, accepteres der ingen fravigelser af kravene i nedenstående punkter med hensyn til projekteringen af de sikkerhedsfaciliteter, der er til rådighed for trafikanter i tunnelen (nødstationer, skiltning, vigespor, nødudgange, radiotransmission via relæ, når det kræves).

1.3. Trafikmængde

- 1.3.1. Ved trafikmængde forstås der i dette bilag den daglige trafikmængde, beregnet som årsgennemsnit, gennem en tunnel pr. vognbane. I den forbindelse tælles hvert motorkøretøj som én enhed.

- 1.3.2. Hvis antallet af lastvogne på over 3,5 tons udgør mere end 15 % af den daglige trafikmængde beregnet som årsgennemsnit, eller hvis en sæsonbetinget daglig trafikmængde væsentligt overstiger den gennemsnitlige daglige trafikmængde beregnet som årsgennemsnit, foretages der en vurdering af den øgede risiko, som der vil blive taget hensyn til ved at sætte trafikmængden for tunnelen højere med henblik på anvendelsen af følgende punkter.

2. Infrastrukturforanstaltninger

2.1. Antal rør og vognbaner

- 2.1.1. Det væsentligste kriterium for, om der skal bygges en enkeltørers- eller en dobbeltørerstunnel, er den forventede trafikmængde og sikkerheden, idet der tages hensyn til aspekter som f.eks. den procentvise andel af lastvogne, hældningsgraden og længden.
- 2.1.2. Hvis det under projekteringen af en tunnel fremgår af en 15-årig prognose, at trafikmængden bliver større end 10 000 køretøjer pr. dag og pr. vognbane, skal der på det tidspunkt, hvor denne værdi overskrides, være bygget en dobbeltørerstunnel med ensrettet trafik.
- 2.1.3. Der skal, med undtagelse af nødsporet, være samme antal vognbaner i og uden for tunnelen. Ændringer i antallet af vognbaner skal forekomme i tilstrækkelig afstand fra tunnelportalen; denne afstand skal mindst svare til den afstand, som et køretøj gennemkører på 10 sekunder ved højeste tilladte hastighed. Når geografiske omstændigheder bevirker, at denne afstand ikke kan overholdes, skal der træffes supplerende og/eller skærpede foranstaltninger for at øge sikkerheden.

2.2. Tunnelgeometri

- 2.2.1. Der skal navnlig tages hensyn til sikkerheden i forbindelse med udformningen af en tunnels tværsnitsgeometri og horisontale og vertikale linjeføring samt dens tilkørselsveje, eftersom disse parametre har stor betydning for sandsynligheden for, at der sker uheld, og hvor alvorlige de bliver.
- 2.2.2. Der tillades ikke længdehældninger på over 5 % i nye tunneler, medmindre der ikke er geografisk mulighed for en anden løsning.
- 2.2.3. I tunneler med hældninger på over 3 % skal der træffes supplerende og/eller skærpede foranstaltninger for at fremme sikkerheden på grundlag af en risikoanalyse.
- 2.2.4. Hvis bredden af vognbanen for langsom kørsel er mindre end 3,5 m og lastvogne har lov til at køre der, skal der træffes supplerende og/eller skærpede foranstaltninger for at fremme sikkerheden på grundlag af en risikoanalyse.

2.3. Flugtveje og nødudgange

- 2.3.1. I nye tunneler uden nødspor skal der forefindes nødfortove i højde med eller højere end vejbanen, som trafikanterne kan benytte i tilfælde af havari eller ulykke. Denne bestemmelse gælder ikke, hvis tunnelens anlægsspecifikationer ikke eller kun med uforholdsmæssigt store omkostninger gør dette muligt, og hvis tunnelen er ensrettet og udstyret med et permanent system til overvågning og lukning af vognbaner.
- 2.3.2. I eksisterende tunneler, hvor der hverken er nødspor eller nødfortove, skal der træffes supplerende og/eller skærpede foranstaltninger til at sørge for sikkerheden.

- 2.3.3. Nødudgange giver trafikanterne mulighed for at forlade tunnelen uden deres køretøjer og nå i sikkerhed i tilfælde af ulykke eller brand og giver redningstjenesterne adgang til fods. Eksempler på sådanne nødudgange er:
- direkte udgang fra tunnelen til det fri
 - tværforbindelsesveje mellem tunnelrør
 - udgange til en nødkorridor
 - sikkerhedsnicher med en flugtvej, der er adskilt fra tunnelrøret.
- 2.3.4. Der må ikke anlægges sikkerhedsnicher uden udgang til flugtveje, der fører ud i det fri.
- 2.3.5. Der skal være nødudgange, hvis en analyse af de relevante risici, herunder røgs udbredelse og spredningshastighed under lokale forhold, viser, at ventilationen og andre sikkerhedsforskrifter ikke er tilstrækkelige til at garantere trafikanternes sikkerhed.
- 2.3.6. I nye tunneler skal der under alle omstændigheder være nødudgange, såfremt trafikmængden overstiger 2 000 køretøjer pr. vognbane.
- 2.3.7. I eksisterende tunneler på over 1 000 m, hvor trafikmængden overstiger 2 000 køretøjer pr. vognbane, skal der foretages en vurdering af muligheden for at anlægge nye nødudgange og effektiviteten heraf.
- 2.3.8. Når der forefindes nødudgange, må afstanden mellem to nødudgange ikke overstige 500 m.
- 2.3.9. Egnede midler såsom døre skal hindre røg og varme i at brede sig til flugtvejene bag nødudgangene, således at trafikanterne kan komme sikkert ud, og så redningstjenesterne kan få adgang til tunnelen.
- 2.4. *Adgang for redningstjenester*
- 2.4.1. I dobbeltørstunneler, hvor rørene er på samme eller næsten samme niveau, skal der for mindst hver 1 500 m være tværforbindelser, som redningstjenesterne kan benytte.
- 2.4.2. Når det er geografisk muligt, skal det gøres muligt at krydse midterrabatten uden for hver portal til en dobbeltørst- eller multirørstunnel. Denne foranstaltning vil give redningstjenesterne umiddelbar adgang til begge rør.
- 2.5. *Vigespor*
- 2.5.1. I nye tunneler på over 1 500 m med dobbeltrettet trafik, hvor trafikmængden overstiger 2 000 køretøjer pr. vognbane, skal der være vigespor med en afstand på højst 1 000 m, når der ikke er projekteret nødudgange.
- 2.5.2. I eksisterende tunneler på over 1 500 m med dobbeltrettet trafik, hvor trafikmængden overstiger 2 000 køretøjer pr. vognbane, og hvor der ikke er nødspor, skal der foretages en vurdering af muligheden for at anlægge nye vigespor og effektiviteten heraf.
- 2.5.3. Hvis tunnelens anlægsspecifikationer ikke eller kun med uforholdsmæssigt store omkostninger muliggør det, skal der ikke anlægges vigespor, hvis den samlede tunnelbredde tilgængelig for køretøjer, med undtagelse af havede dele og normale vognbaner, mindst svarer til bredden af en normal vognbane.
- 2.5.4. Ved vigespor skal der være en nødstation.
- 2.6. *Afløb*
- 2.6.1. Hvor transport af farligt gods er tilladt, skal brændbare og giftige væsker kunne bortledes via hensigtsmæssigt udformede afløbsrender med rist eller andre foranstaltninger på tværs af tunnelen. Desuden skal afløbssystemet konstrueres og vedligeholdes, så det hindrer ild og brændbare og giftige væsker i at sprede sig inde i et tunnelrør og mellem tunnelrør.
- 2.6.2. Hvis sådanne krav ikke eller kun med uforholdsmæssigt store omkostninger kan opfyldes i de eksisterende tunneler, skal dette tages med i betragtning, når det på grundlag af en analyse af de relevante risici beslutes, om transport af farligt gods kan tillades.

2.7. Konstruktionernes brandmodstandsevne

I alle tunneler, hvor et lokalt sammenbrud af konstruktionen kan få katastrofale følger, f.eks. i undervands-tunneler og tunneler, der kan forårsage betydelige nabostrukturers sammenbrud, skal hovedkonstruktionen kunne sikre en tilstrækkelig brandmodstandsevne.

2.8. Belysning

2.8.1. Der skal være normal belysning for at sikre trafikanterne en passende sigtbarhed såvel ved indkørslen til som inde i tunnelen om dagen og om natten.

2.8.2. Der skal være sikkerhedsbelysning for at sikre et mindstemål af sigtbarhed, således at trafikanterne kan forlade tunnelen i deres køretøjer i tilfælde af strømsvigt.

2.8.3. Der skal være evakueringsbelysning, som f.eks. evakueringsmarkeringslys i ikke over 1,5 meters højde til at lede trafikanterne i tunnelen, så de kan forlade tunnelen til fods i nødstilfælde.

2.9. Ventilation

2.9.1. Ventilationssystemets udformning, konstruktion og drift skal kunne:

- kontrollere forureningen fra vej køretøjer under normale trafikforhold og under spidsbelastning
- kontrollere forureningen fra vej køretøjer, hvis trafikken er standset som følge af et uheld eller en ulykke
- kontrollere varme og røg i tilfælde af brand.

2.9.2. Der skal installeres et mekanisk ventilationssystem i alle tunneler på over 1 000 m med en trafikmængde på over 2 000 køretøjer pr. vognbane.

2.9.3. I tunneler med dobbeltrettet trafik og/eller stor ensrettet trafikophobning er længderettet ventilation kun tilladt, hvis det ved en risikoanalyse efter artikel 13 er påvist, at det er acceptabelt, og/eller at der er truffet særlige foranstaltninger, som f.eks. passende trafikstyring, kortere afstand mellem nødudgange og røgudsugningsanlæg med visse intervaller.

2.9.4. Transversale eller semitransversale ventilationssystemer anvendes i tunneler, hvor et mekanisk ventilationssystem er påkrævet og længderettet ventilation ikke er tilladt i henhold til punkt 2.9.3. Sådanne systemer skal kunne suge røg ud i tilfælde af brand.

2.9.5. I dobbeltrettede tunneler på over 3 000 meter med en trafikmængde på mere end 2 000 køretøjer pr. vognbane og med et kontrolcenter og transversal og/eller semitransversal ventilation skal der mindst træffes følgende foranstaltninger med henblik på ventilation:

- der skal være installeret luft- og røgudsugningsspjæld, der kan betjenes hver for sig eller i grupper
- lufthastigheden i længderetningen skal holdes under stadig overvågning, og den automatiske styring af ventilationssystemet (spjæld, blæsere mv.) tilpasses dertil.

2.10. Nødstationer

2.10.1. Formålet med nødstationer er at stille forskelligt sikkerhedsudstyr til rådighed, især nødtelefoner og brandslukkere; det er derimod ikke hensigten, at de skal kunne beskytte trafikanterne i tilfælde af brand.

2.10.2. Nødstationer kan bestå af en kasse på væggen eller hellere en niche i væggen. De skal mindst være udstyret med en nødtelefon og to brandslukkere.

2.10.3. Der skal være nødstationer nær ved portalerne og inde i tunnelerne med en indbyrdes afstand på højst 150 m for nye tunnelers vedkommende og højst 250 m i eksisterende tunneler.

2.11. Vandforsyning

Der skal være vandforsyning i alle tunneler. Der skal være brandhaner i nærheden af portalerne og inde i tunnelerne med en afstand på højst 250 m. Hvis der ikke er vandforsyning, er det obligatorisk at kontrollere, at der på anden vis er tilstrækkeligt vand til rådighed.

2.12. *Vejskilte*

De sikkerhedsfaciliteter, der er til rådighed for trafikanter i tunnelen, skal vises ved særlig skiltning. I bilag III er vist de skilte og tavler, som skal bruges i tunneler.

2.13. *Kontrolcenter*

2.13.1. Der skal være et kontrolcenter i alle tunneler på mere end 3 000 m med en trafikmængde på over 2 000 køretøjer pr. vognbane.

2.13.2. Overvågningen af flere tunneler kan centraliseres i et enkelt kontrolcenter.

2.14. *Overvågningssystemer*

2.14.1. Der skal installeres videoovervågningssystemer og et system til automatisk registrering af trafikale hændelser (som f.eks. at trafikken stopper) og/eller af brande i alle tunneler med kontrolcenter.

2.14.2. I alle tunneler uden kontrolcenter skal der installeres automatiske branddetektionssystemer, når den mekaniske ventilation til udsugning af røg virker uafhængigt af den automatiske ventilation til udsugning af forurening.

2.15. *Udstyr til lukning af tunnelen*

2.15.1. Før indkørslerne til alle tunneler på over 1 000 m skal der opstilles trafiksignaler, således at tunnelen kan lukkes i nødsituationer. Der kan desuden benyttes andre midler såsom variable informationstavler og afspærringer for at sikre, at forbuddet respekteres.

2.15.2. Inde i alle tunneler på over 3 000 m med et kontrolcenter og en trafikmængde på over 2 000 køretøjer pr. vognbane anbefales det at installere anordninger med en afstand på højst 1 000 meter til standsning af køretøjer i nødsituationer. Disse anordninger skal bestå af trafiksignaler og eventuelt andre midler såsom højtalere, variable informationstavler og afspærringer.

2.16. *Kommunikationssystemer*

2.16.1. Der skal installeres radiospredningsudstyr via relæ til redningstjenestebrug i alle tunneler på mere end 1 000 m med en trafikmængde på over 2 000 køretøjer pr. vognbane.

2.16.2. I tunneler med et kontrolcenter skal det være muligt at afbryde en eventuel transmission af radiokanaler via relæ til trafikanterne for at udsende nødmeldinger.

2.16.3. I sikkerhedsnicher og andre faciliteter, hvor trafikanter, der skal evakueres, må vente, inden de kan komme ud i det fri, skal der installeres højtalere, så trafikanterne kan holdes orienteret.

2.17. *Strømforsyning og elektriske kredsløb*

2.17.1. Alle tunneler skal udstyres med en nødstrømsforsyning, der skal sikre, at de for evakueringen nødvendige sikkerhedsanordninger fungerer, indtil alle trafikanter har forladt tunnelen.

2.17.2. El-, måle- og styringskredsløb skal være således udformet, at ubeskadigede kredsløb ikke påvirkes af et lokalt nedbrud, f.eks. som følge af brand.

2.18. *Udstyrets brandmodstandsevne*

Alt tunneludstyrs brandmodstandsevne skal tage hensyn til de teknologiske muligheder og tage sigte på at opretholde de nødvendige sikkerhedsfunktioner i tilfælde af brand.

2.19. *Oversigtskema over minimumskravene*

Skemaet nedenfor giver en sammenfatning af minimumskravene i de foregående punkter. Det er de minimumskrav, der fremgår af teksten i dette bilag, der gælder.

OVERSIGTSSKEMA OVER MINIMUMSKRAV

- Obligatorisk for alle tunneler
- * Obligatorisk, dog med undtagelser
- Ikke obligatorisk
- ◐ Anbefales

			Trafikmængde ≤ 2 000 køretøjer pr. vognbane		Trafikmængde > 2 000 køretøjer pr. vognbane			Yderligere forhold, hvor gennemførelse er obligatorisk, eller kommentarer
			500- 1 000 m	> 1 000 m	500- 1 000 m	1 000- 3 000 m	> 3 000 m	
Konstruktions- mæssige foran- staltninger	To rør eller mere	2.1						Obligatorisk, hvis det af en 15-årig prognose fremgår, at trafikmængden > 10 000 køretøjer/vognbane
	Hældninger ≤ 5 %	2.2	*	*	*	*	*	Obligatorisk, medmindre det ikke er geografisk muligt
	Nødfortove	2.3.1 2.3.2	*	*	*	*	*	Obligatorisk, hvor der ikke findes nogen nødspor, medmindre betingelserne i punkt 2.3.1 overholdes. I eksisterende tunneler, hvor der hverken er nødspor eller nødfortov, skal der træffes supple- rende/skærpede foranstaltninger
	Nødudgange for mindst hver 500 m	2.3.3- 2.3.9	○	○	*	*	*	Etablering af nødudgange i eksisterende tunneler skal evalueres i de enkelte tilfælde
	Tværforbindelser til redningstjenester for mindst hver 1 500 m	2.4.1	○	○/●	○	○/●	●	Obligatorisk i dobbeltrørstunneler på over 1 500 m
	Mulighed for at krydse midterbatten uden for hver portal	2.4.2	●	●	●	●	●	Obligatorisk uden for dobbeltrørs- eller multirørstunneler, hvis det er geografisk muligt
	Vigespor for mindst hver 1 000 m	2.5	○	○	○	○/●	○/●	Obligatorisk i nye tunneler med dobbelt- rettet trafik > 1 500 m uden nødspor. I eksisterende tunneler med dobbeltrettet trafik > 1 500 afhængigt af analyser. Både for nye og eksisterende tunneler, afhængigt af ekstra anvendelig tunnel- bredde
	Afløb for brændbare og giftige væsker	2.6	*	*	*	*	*	Obligatorisk, hvor transport af farligt gods er tilladt
	Strukturernes brandmod- standsevne	2.7	●	●	●	●	●	Obligatorisk, hvor et lokalt sammenbrud kan få katastrofale følger
Belysning	Normal belysning	2.8.1	●	●	●	●	●	
	Sikkerhedsbelysning	2.8.2	●	●	●	●	●	
	Evakueringsbelysning	2.8.3	●	●	●	●	●	

			Trafikmængde ≤ 2 000 køretøjer pr. vognbane		Trafikmængde > 2 000 køretøjer pr. vognbane			Yderligere forhold, hvor gennemførelse er obligatorisk, eller kommentarer
			500- 1 000 m	> 1 000 m	500- 1 000 m	1 000- 3 000 m	> 3 000 m	
Ventilation	Mekanisk ventilation	2.9	○	○	○	●	●	
	Særlige bestemmelser for (semi)transversal ventilation	2.9.5	○	○	○	○	●	Obligatorisk i dobbeltrettede tunneler, hvor der er et kontrolcenter
Nødstationer	Mindst hver 150 m	2.10	*	*	*	*	*	Udstyret med telefon og to brandslukkere. Der tillades højst en afstand på 250 m i eksisterende tunneler
Vandforsyning	Mindst hver 250 m	2.11	●	●	●	●	●	Hvis der ikke er vand, er det obligatorisk at sikre tilstrækkeligt vand på anden vis
Vejskilte		2.12	●	●	●	●	●	For alle de sikkerhedsfaciliteter, der er tilrådighed for trafikanter i tunnelen (jf. bilag III)
Kontrolcenter		2.13	○	○	○	○	●	Overvågningen af flere tunneler kan centraliseres i et enkelt kontrolcenter
Overvågnings- systemer	Video	2.14	○	○	○	○	●	Obligatorisk, hvor der er et kontrolcenter
	Automatisk registrering af uheld og/eller branddetektion	2.14	●	●	●	●	●	Mindst et af de to systemer er obligato- risk i tunneler med et kontrolcenter
Udstyr til lukning af tunnelen	Trafiksignaler inden indkørs- lerne	2.15.1	○	●	○	●	●	
	Trafiksignaler inde i tunnelen for mindst hver 1 000 m	2.15.2	○	○	○	○	☉	Anbefales, hvis der er et kontrolcenter, og længden overstiger 3 000 m
Kommunika- tionssystemer	Radiospredning via relæ til redningstjenestebrug	2.16.1	○	○	○	●	●	
	Nødmeldinger pr. radio til trafikanterne	2.16.2	●	●	●	●	●	Obligatorisk, hvor der sendes radio via relæ til trafikanterne, og hvor der er et kontrolcenter
	Højtalere i sikkerhedsnicher og udgange	2.16.3	●	●	●	●	●	Obligatorisk, hvor trafikanter i en nødsi- tuation må vente, inden de kan forlade tunnelen
Nødstrømsforsyning		2.17	●	●	●	●	●	For at sikre, at de nødvendige sikkerheds- anordninger fungerer, indtil alle trafi- kanter er evakueret
Udstyrets brandmodstandsevne		2.18	●	●	●	●	●	Tager sigte på at opretholde de nødven- dige sikkerhedsfunktioner

3. **Foranstaltninger, der vedrører driften**

3.1. *Driftsmidler*

Driften skal tilrettelægges således og have tilstrækkelige midler til rådighed til, at der sikres en kontinuerlig og sikker trafik gennem tunnelen. Såvel det personale, der er involveret i driften, som redningstjenesterne skal have en passende grund- og videreuddannelse.

3.2. *Beredskab*

Der skal udarbejdes beredskabsplaner for alle tunneler. I tunneler, der forbinder to medlemsstater, skal der udarbejdes en fælles binational beredskabsplan, der involverer begge lande.

3.3. *Tunnelarbejder*

Hel eller delvis afspærring af vognbaner af hensyn til planlagte anlægs- eller vedligeholdelsesarbejder skal altid påbegyndes og afsluttes uden for tunnelen. Til dette formål kan der benyttes variable informationstavler, trafiksignaler og mekaniske bomme.

3.4. *Styring i tilfælde af ulykker og uheld*

I tilfælde af alvorlig ulykke eller uheld skal alle de relevante tunnelrør straks lukkes for trafikken.

Dette skal ske ved samtidig aktivering ikke blot af ovennævnte udstyr inden portalerne, men også af variable informationstavler, trafiksignaler og mekaniske bomme inde i tunnelen, hvis sådanne findes, således at al trafik standses hurtigst muligt både i og uden for tunnelen. I tunneler på under 1 000 m kan lukningen ske på andre måder. Trafikken skal styres således, at køretøjer, der ikke er berørt af uheldet, hurtigt kan forlade tunnelen.

Redningstjenesternes udrykningstid ved et uheld i en tunnel skal være så kort som muligt og måles ved regelmæssige øvelser. Desuden kan den måles under uheld. I større dobbeltrettede tunneler med stor trafikmængde kan en risikoanalyse efter artikel 13 vise, om der skal etableres redningstjenester ved begge tunnelens åbninger.

3.5. *Kontrolcentrets virksomhed*

For alle tunneler, for hvilke der er krav om et kontrolcenter, herunder tunneler, der forbinder to medlemsstater, skal der til hver en tid være ét kontrolcenter, der står for styringen alene.

3.6. *Tunnellukning*

Ved lukning af en tunnel (i kortere eller længere tid) skal trafikanterne orienteres om de bedste alternative ruter ved hjælp af let tilgængelige informationssystemer.

Sådanne alternative ruter skal indgå i systematiske nødplaner. De skal tjene til at opretholde trafikstrømmen i størst muligt omfang og minimere sekundære sikkerhedsvirkninger i det omkringliggende område.

Medlemsstaterne bør udfolde alle rimelige bestræbelser på at undgå en situation, hvor en tunnel beliggende på to medlemsstaters område ikke kan anvendes på grund af følgerne af dårlige vejrforhold.

3.7. *Transport af farligt gods*

Følgende foranstaltninger skal finde anvendelse vedrørende adgang til tunneler for køretøjer med farligt gods som defineret i den relevante europæiske lovgivning om transport af farligt gods ad vej:

- der skal foretages en risikoanalyse efter artikel 13, inden forskrifterne og kravene vedrørende transport af farligt gods gennem en tunnel fastlægges eller ændres
- der skal med henblik på håndhævelsen af forskrifterne opstilles passende skiltning, dels før den sidste frakørsel før tunnelen og ved tunnelindkørslen, dels tidligere, således at trafikanterne får mulighed for at vælge alternative ruter
- der skal ses nærmere på, hvordan risikoen ved de enkelte transporter kan reduceres ved specifikke driftsmæssige foranstaltninger, der vedrører nogle eller alle køretøjer, som transporterer farligt gods i tunneler, f.eks. anmeldelse forud for indkørsel eller gennemkørsel i konvoj under eskorte af ledsagende køretøjer, på baggrund af ovennævnte risikoanalyse.

3.8. *Overhaling i tunneler*

Der skal udarbejdes en risikoanalyse for at afgøre, om lastvogne må overhale i tunneler med mere end én vognbane i hver retning.

3.9. *Afstand mellem køretøjer og hastighed*

En passende hastighed for køretøjer og sikkerhedsafstanden mellem dem er særlig vigtig i tunneler og skal nøje overvåges. Dette omfatter orientering af tunneltrafikanter om passende hastigheder og afstande. Passende håndhævelsesforanstaltninger skal iværksættes.

Personvogne bør under normale omstændigheder holde en minimumsafstand til det forankørende køretøj svarende til den afstand, et køretøj gennemkører på to sekunder. For lastvognes vedkommende bør denne afstand fordobles.

Når trafikken går i stå i en tunnel, bør trafikanter holde en minimumsafstand på 5 meter til det foranholdende køretøj, undtagen hvis dette ikke kan lade sig gøre på grund af et nødstop.

4. **Informationskampagner**

På grundlag af det harmoniserede arbejde i internationale organisationer skal der regelmæssigt tilrettelægges informationskampagner om tunnelsikkerhed, som gennemføres i samarbejde med interesserede parter. Sådanne informationskampagner skal dreje sig om, hvordan trafikanterne skal forholde sig ved kørsel hen imod og gennem tunneler, især i forbindelse med havari, trafikophobning, ulykker og brand.

Oplysninger om, hvilket sikkerhedsudstyr der findes i tunnelen, og hvordan trafikanterne skal forholde sig i tunneler, skal gives på steder, der er hensigtsmæssige for trafikanterne (f.eks. på rastepladser før tunneler, ved tunnelindkørsler hvor trafikken holder stille, eller på internettet).

BILAG II

GODKENDELSE AF BYGGEPROJEKTET, SIKKERHEDSDOKUMENTATION, IDRIFTSÆTNING, ÆNDRINGER OG REGELMÆSSIGE ØVELSER**1. Godkendelse af byggeprojektet**

- 1.1. Direktivets bestemmelser skal anvendes allerede fra skitseprojekteringsfasen.
- 1.2. Inden byggeriet påbegyndes, udarbejder tunnelledelsen den sikkerhedsdokumentation, der er beskrevet under punkt 2.2 og 2.3 for en tunnel i projekteringsfasen, og konsulterer den sikkerhedsansvarlige. Tunnelledelsen forelægger sikkerhedsdokumentationen for den administrative myndighed og vedhæfter den sikkerhedsansvarliges udtalelse og/eller inspektionsenhedens udtalelse, når den foreligger.
- 1.3. Projektet godkendes af den ansvarlige myndighed, som underretter tunnelledelsen og den administrative myndighed om sin beslutning.

2. Sikkerhedsdokumentation

- 2.1. Tunnelledelsen udarbejder sikkerhedsdokumentation for hver enkelt tunnel og ajourfører den til stadighed. Der udleveres tillige en kopi af sikkerhedsdokumentationen til den sikkerhedsansvarlige.
- 2.2. Sikkerhedsdokumentationen skal beskrive de forebyggende og beskyttende foranstaltninger, der er nødvendige for at garantere trafikanternes sikkerhed, idet der tages hensyn til bevægelseshæmmede personer og handicappede, rutens art, bygværkets konfiguration og omgivelser, trafikens karakter og redningstjenesternes indsatsmuligheder, jf. direktivets artikel 2.
- 2.3. I projekteringsfasen skal sikkerhedsdokumentationen for en tunnel navnlig omfatte følgende:
 - en beskrivelse af det planlagte byggeri og adgangsforholdene til det, vedlagt de tegninger, der er nødvendige for at forstå udformningen, og de forventede driftsarrangementer
 - en trafikprognose med præcisering af og begrundelse for, under hvilke forhold transport af farligt gods ventes at finde sted, og den risikoanalyse, der kræves i bilag I, punkt 3.7
 - en specifik undersøgelse af farerne med en beskrivelse af mulige ulykker, der klart påvirker trafikanternes sikkerhed i tunneler, og som kan tænkes at indtræffe i driftsfasen, samt art og omfang af deres mulige konsekvenser; undersøgelsen skal præcisere og konkretisere, hvilke foranstaltninger der kan nedbringe sandsynligheden for ulykker og reducere deres konsekvenser
 - en udtalelse om sikkerheden fra en ekspert eller en organisation, der er specialist på området, f.eks. inspektionsenheden.
- 2.4. For en tunnel i idriftsætningsfasen består sikkerhedsdokumentationen foruden dokumentationen fra projekteringsfasen af følgende:
 - en beskrivelse af den organisation og de personale- og materielressourcer, som tunnelledelsen har afsat til drift og vedligeholdelse af tunnelen, samt dens instrukser herom
 - en beredskabsplan, som er udarbejdet i samarbejde med redningstjenesterne, og som også tager hensyn til bevægelseshæmmede personer og handicappede
 - en beskrivelse af, hvilket system for stadig tilbagemelding om erfaringer der skal benyttes til at registrere og analysere signifikante uheld og ulykker.
- 2.5. For en tunnel i drift skal sikkerhedsdokumentationen foruden dokumentationen fra idriftsætningsfasen omfatte følgende:
 - en rapport om og en analyse af signifikante uheld og ulykker, som har fundet sted siden dette direktivs ikrafttræden
 - en liste over de sikkerhedsøvelser, der er gennemført, og en analyse af udbyttet heraf.

3. Idriftsætning

- 3.1. Inden en tunnel åbnes for offentlig trafik, skal der foreligge godkendelse fra den administrative myndighed efter nedenstående procedure.
- 3.2. Denne procedure finder også anvendelse på åbning af en tunnel for offentlig trafik efter større ændringer i tunnelens konstruktion og drift eller betydelige ombygningsarbejder i tunnelen, som kan indebære en væsentlig ændring af elementerne i sikkerhedsdokumentationen.
- 3.3. Tunnelledelsen sender den under punkt 2.4 omhandlede sikkerhedsdokumentation til den sikkerhedsansvarlige, som afgiver udtalelse om åbning af tunnelen for offentlig trafik.
- 3.4. Tunnelledelsen sender sikkerhedsdokumentationen til den administrative myndighed og vedlægger den sikkerhedsansvarliges udtalelse. Den administrative myndighed træffer beslutning om, hvorvidt åbning af tunnelen for offentlig trafik skal godkendes eller ej, eller om dette skal ske med visse begrænsninger, og underretter tunnelledelsen herom. Der sendes en kopi af beslutningen til redningstjenesterne.

4. Ændringer

- 4.1. For alle betydelige ændringer i tunnelens struktur, udstyr eller drift, som i væsentlig grad ændrer elementer i sikkerhedsdokumentationen, skal tunnelledelsen anmode om en ny driftstilladelse efter den i punkt 3 beskrevne procedure.
- 4.2. Tunnelledelsen skal underrette den sikkerhedsansvarlige om alle andre ændringer i tunnelens konstruktion og drift. Desuden skal tunnelledelsen forsyne den sikkerhedsansvarlige med detaljerede oplysninger om forslagene, inden nogen ombygningsarbejder påbegyndes.
- 4.3. Den sikkerhedsansvarlige vurderer konsekvenserne af ændringerne og forelægger i alle tilfælde sine konklusioner for tunnelledelsen, som sender en kopi heraf til den administrative myndighed og redningstjenesterne.

5. Regelmæssige øvelser

Tunnelledelsen og redningstjenesterne skal i samarbejde med den sikkerhedsansvarlige tilrettelægge fælles regelmæssige øvelser for tunnelpersonale og redningstjenester.

Sådanne øvelser:

- bør være så realistiske som muligt og svare til de opstillede uheldsscenarier
 - bør give tydelige evalueringsresultater
 - bør gennemføres således, at skader på tunnelen undgås
 - kan også delvis gennemføres som skrivebords- eller computersimuleringer med henblik på komplementære resultater.
- a) Mindst hvert fjerde år afholdes der i hver enkelt tunnel øvelser i naturlig størrelse under forhold, der er så realistiske som muligt. Der kræves kun lukning af tunnelen, hvis der kan træffes acceptable foranstaltninger til omdirigering af trafikken. Der afholdes simuleringsovelser eller dele af simuleringsovelser i hvert af de mellem-liggende år. I områder, hvor flere tunneler ligger tæt på hinanden, skal øvelsen i naturlig størrelse gennemføres i mindst én af disse tunneler.
 - b) Den sikkerhedsansvarlige og redningstjenesterne evaluerer disse øvelser i fællesskab, udarbejder en rapport og fremsætter passende forslag.

BILAG III

SKILTNING I TUNNELER

1. Generelle krav

Det følgende er vejskilte og symboler til anvendelse i tunneler. Vejskilte i denne del er beskrevet i Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler af 1968, medmindre andet er nævnt.

For at lette international forståelse af skiltene bygger det system for skilte og signaler, som foreskrives i dette bilag, på anvendelsen af former og farver, som er karakteristiske for hver enkelt klasse af skilte, og overalt hvor det er muligt på anvendelsen af grafiske symboler snarere end tekst. Hvis medlemsstaterne finder det nødvendigt at ændre de foreskrevne skilte og symboler, må ændringerne ikke påvirke deres hovedkarakteristika. Hvis medlemsstaterne ikke anvender Wienerkonventionen, kan de foreskrevne skilte og symboler ændres, forudsat at dette ikke ændrer hovedformålet med dem.

1.1. Der benyttes vejskilte til at vise følgende sikkerhedsfaciliteter i tunneler:

- Vigespor
- Nødudgange: Der benyttes samme skilt for alle slags nødudgange.
- Flugtveje: De to nærmeste nødudgange skal være afmærket på væggene ved siden af udgangene med en afstand på højst 25 m mellem skiltene og i en højde på 1,0-1,5 m over flugtvejen med angivelse af afstanden til udgangene.
- Nødstationer: Skiltning med angivelse af nødtelefoner og brandslukkere.

1.2. Radio:

I tunneler, hvor trafikanterne kan modtage oplysninger via deres radio, anbringes der før indgangen passende skilte, der fortæller trafikanterne, hvordan de kan modtage disse oplysninger.

1.3. Skilte og afmærkninger skal være udformet og anbragt på en sådan måde, at de er klart synlige.

2. Beskrivelse af skilte og tavler

Medlemsstaterne skal anvende passende skiltning om nødvendigt i forsvarsfeltet før tunnelen, inde i tunnelen og efter udkørslen fra tunnelen. Ved udformningen af skiltene skal der tages hensyn til lokale trafik- og konstruktionsforhold samt andre lokale forhold. Der skal anvendes skilte i henhold til Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler, undtagen i medlemsstater, der ikke anvender Wienerkonventionen.

2.1. Tunnelskilte

Følgende skilte skal opsættes ved hver tunnelindkørsel:



Wienerkonventionens E11A-skilt for vej-tunneler.

Længden skal anføres enten på tavlens nedre del eller på en undertavle H2.

For tunneler på over 3 000 m skal den resterende længde af tunnelen anføres for hver 1 000 m.

Tunnelens navn kan også anføres.

2.2. Afmærkning på vognbanen

På vognbanen skal der anbringes kantlinjer.

I dobbeltrettede tunneler skal der anbringes tydelige afmærkninger på begge sider af spærrelinjen (enkelt eller dobbelt) mellem de modsatrettede færdselsretninger.

2.3. Skilte og tavler til brug ved skiltning af faciliteter

Nødstationer

Nødstationer skal være forsynet med skiltning, nemlig F-skilte i henhold til Wienerkonventionen, og angive, hvilket udstyr trafikanterne har til rådighed, f.eks.:

Nødtelefon



Brandslukker

I nødstationer, som er adskilt fra tunnelen med en dør, skal der med letlæselig tekst på relevante sprog gøres opmærksom på, at nødstationen ikke giver beskyttelse i tilfælde af brand. Nedenfor er der vist et eksempel:

»DETTE OMRÅDE GIVER IKKE BESKYTTELSE I TILFÆLDE AF BRAND

Følg skiltene til nødudgangene»

Vigespor

Skilte til angivelse af vigespor skal være E-skilte i henhold til Wienerkonventionen. Telefoner og brandslukkere vises på en undertavle, eller de kan være vist på selve skiltet.



Nødudgange

Nødudgangsskilte skal være G-skilte i henhold til Wienerkonventionen. Nedenfor er vist nogle eksempler:



På væggen skal der ligeledes opsættes skilte, der viser hen til de to nærmeste udgange. Nedenfor er vist nogle eksempler:



Vognbaneskiltning

Disse skilte kan være runde eller rektangulære



Variable informationstavler

Variable informationstavler skal være klart udformede, så de informerer trafikanterne om trafikophobning, havari, ulykke, brand eller andre indtrufne begivenheder.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Efter modtagelsen af Europa-Parlamentets udtalelse af 9. oktober 2003 ⁽¹⁾ har Rådet inden for rammerne af den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i EF-traktaten) udarbejdet sin fælles holdning, som det vedtog den 26. februar 2004. I denne holdning har Rådet også taget hensyn til udtalelserne fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾ og Regionsudvalget ⁽³⁾.

Det primære formål med forslaget er at forebygge alvorlige ulykker, der bringer menneskeliv og miljø i fare og beskadiger tunnelinstallationer. Et sekundært formål med direktivforslaget er at begrænse de mulige følger af tunnelulykker.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet støtter fuldt ud formålet med og anvendelsesområdet for Kommissionens forslag i betragtning af dets vilje til at højne sikkerhedsniveauet i tunneller i hele EU, men finder det af Kommissionen foreslåede automatiske klassificeringssystem alt for stift til, at direktivet kan anvendes optimalt og omkostningseffektivt på de meget forskellige tunneller, der findes i EU. Rådet går derfor ind for et mere finjusteret og pragmatisk system, hvor hvert enkelt sikkerhedskrav til en tunnel baseres på et eller flere relevante parametre.

Europa-Parlamentets ændringer

— Ændringer vedrørende den administrative struktur

Rådet kunne ikke acceptere alle ændringerne vedrørende den administrative struktur (en administrativ myndighed, et inspektionsorgan, en tunnelansvarlig og en sikkerhedskoordinator), især ændring 2, 10-25, 27-33, 58, 61 og 72-75.

Det påpeges i den forbindelse, at mens den administrative struktur i Kommissionens forslag ikke tager fuldt hensyn til eller højde for eksisterende administrative strukturer i medlemsstaterne, kunne Rådet alligevel acceptere den overordnede foreslåede struktur og bevare fordelene ved en klar definition og afgrænsning af opgaver og ansvar mellem aktørerne. Teksten blev samtidig ændret på visse punkter for til en vis grad at tilpasse den til eksisterende organer og andre aktører, der beskæftiger sig med sikkerheden i tunneller, for at undgå unødvendige kostbare ændringer af de eksisterende strukturer.

Desuden gjorde den tætte sammenkobling af den administrative struktur og de tekniske krav, der beskrives i de tre tekniske bilag, det vanskeligt at acceptere visse ændringer af kerneelementerne i den administrative struktur.

På den baggrund fandt Rådet det uheldigt at optræfle »pakkens« administrative struktur. Faktisk finder Rådet, at det endelige resultat af dets arbejde giver al den sikkerhed, der kan ønskes, med hensyn til gennemsigtighed og fordeling af opgaver og ansvar.

Ikke desto mindre kunne Rådet principielt eller delvis — og i visse tilfælde i fuldt omfang — acceptere ændring 10, 14, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 72 og 73 og samtidig bevare den grundlæggende administrative struktur i den fælles holdning intakt.

— Ændringer vedrørende handicappede

For så vidt angår ændring 9, 70 og 71, som vedrører særlige bestemmelser for handicappede, tilsluttede Rådet sig fuldt ud, at der skal tages særligt hensyn til handicappede i direktivet. Det accepterede derfor med nogle ændringer i affattelsen, ændring 70 og 71, og indsatte en særlig betragtning 12 vedrørende handicappede.

⁽¹⁾ Dok. 13381/03 CODEC 1340 TRANS 248.

⁽²⁾ EUT C 220 af 16.9.2003, s. 26.

⁽³⁾ EUT C 256 af 24.10.2003, s. 64.

— *Ændringer vedrørende de tekniske bilag I, II og III*

Hvad angår de talrige ændringer vedrørende de tekniske bilag (ændring 7-8, 34-56, 62-69 vedrørende bilag I, ændring 70-75 vedrørende bilag II og ændring 76-78 vedrørende bilag III) kunne Rådet acceptere mange af disse enten fuldt ud, delvis eller principielt. Rådet erkendte, at dette i vidt omfang skete på baggrund af Parlamentets tilslutning til at benytte den mere fleksible strategi, Rådet også går ind for: nemlig at indføre en ordning, hvor hvert enkelt sikkerhedskrav til en tunnel er baseret på en eller flere relevante parametre for den pågældende tunnel.

— *Andre ændringer*

Første del af ændring 1, som fremhæver betydningen af trafikanternes adfærd for tunnelsikkerheden, blev accepteret (jf. betragtning 10).

Hvad angår ændring 3, som vedrører TEN-finansiering af strukturelle tilpasninger af tunneller, fandt Rådet, at det som følge af dels den igangværende lovgivningsproces vedrørende beslutningsforslaget om revision af retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet, dels direktivforslaget om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, ikke var hensigtsmæssigt at indarbejde dette element i nærværende direktiv.

Selv om Rådet fuldt ud støtter substansen i ændring 4 — som specifikt henviser til direktivets gennemførelse i de nye medlemsstater — fandt Rådet en sådan bestemmelse overflødig.

Ændring 5, som henviser til gennemførelsen af sammenlignelige sikkerhedsnormer for vej-tunneller, som ikke er omfattet af direktivets anvendelsesområde, blev accepteret (jf. betragtning 25). I denne forbindelse henleder Rådet også Parlamentets opmærksomhed på den beslægtede betragtning 26, som yderligere tilskynder medlemsstaterne til at »udarbejde nationale bestemmelser til højnelse af sikkerhedsniveauet i tunneller«.

Rådet accepterede ikke ændring 6, som vedrører direktivets substans, idet det fandt, at ordlyden af den fælles holdning giver en mere præcis beskrivelse af formålet med direktivet.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 25/2004

vedtaget af Rådet den 22. marts 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/.../EF af ... om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet

(2004/C 95 E/06)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådet opfordrede i sin resolution af 17. juni 1997 om anvendelse af vejtransporttelematik, navnlig om elektronisk betalingsopkrævning ⁽⁴⁾, medlemsstaterne og Kommissionen til at udvikle en strategi, der skal skabe konvergens mellem de forskellige elektroniske betalingsopkrævnings-systemer, for at sikre et passende interoperabilitetsniveau på europæisk plan. Kommissionens meddelelse om interoperable systemer til elektronisk afgiftsopkrævning i Europa var første fase i denne strategi.
- (2) De fleste medlemsstater, som har indført elektroniske bompengesystemer til finansiering af vejinfrastruktur-omkostninger eller til opkrævning af vejbenyttelsesafgifter (i det følgende under ét benævnt »elektroniske bompengesystemer«), bruger for de flestes vedkommende mikrobølgeteknologi over kort distance, der arbejder ved en frekvens omkring 5,8 GHz, men disse systemer er på nuværende tidspunkt ikke fuldt ud indbyrdes kompatible.

Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) arbejde inden for mikrobølgeteknologi er i januar 2003 mundt ud i tekniske standarder, der fremmer den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemer, som arbejder ved 5,8 GHz, efter at der blev vedtaget tekniske præstandarder i 1997. Men disse præstandarder dækker ikke alle 5,8 GHz-systemer til dedikerede kortdistance-kommunikationer (DSRC), der anvendes i Fællesskabet, og de omfatter to varianter, der ikke er fuldt ud indbyrdes kompatible. Standarderne bygger på modellen »Sammenkobling af åbne systemer«, der er defineret af Den Internationale Standardiseringsorganisation med henblik på kommunikation mellem edb-systemer.

- (3) Producenter af udstyr og infrastrukturforvaltere er imidlertid nået til enighed om inden for Fællesskabet at udvikle indbyrdes kompatible produkter, som bygger på de nuværende DSRC 5,8 GHz-systemer. Brugere bør derfor kunne benytte udstyr, der kan kommunikere med de teknologier, der kun må anvendes i nye elektroniske bompengesystemer, som skal installeres i Fællesskabet efter den 1. januar 2007, dvs. satellitpositioneringsteknologi, mobilkommunikationsteknologi, der anvender GSM-GPRS-standarden, og 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.
- (4) Det er af afgørende betydning, at standardiseringsarbejdet hurtigst muligt afsluttes, så der kan fastlægges tekniske standarder, som garanterer teknisk kompatibilitet mellem bompengesystemer, der bygger på 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi, og satellitpositions- og mobilkommunikationsteknologier, så man undgår en yderligere opsplitning af markedet.
- (5) Der må skabes grundlag for udbredt anvendelse af elektroniske bompengesystemer i medlemsstaterne og nabolandene, og der bliver behov for indbyrdes kompatible systemer, der kan tilpasses den fremtidige udvikling i vejafgiftspolitikken på fællesskabsplan og den fremtidige tekniske udvikling.
- (6) De elektroniske bompengesystemer bør være interoperable og baseret på åbne og offentlige standarder, der stilles til rådighed for alle systemleverandører uden forskelsbehandling.
- (7) Ved indførelsen af nye elektroniske bompengesystemer bør det sikres, at der forefindes tilstrækkeligt opkrævningsudstyr, således at forskelsbehandling af de berørte virksomheder undgås.

⁽¹⁾ EUT C 32 af 5.2.2004, s. 36.

⁽²⁾ EUT C 73 af 23.3.2004, s. 54.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 18. december 2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 22. marts 2004 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT C 194 af 25.6.1997, s. 5.

- (8) Navnlig anvendelsen af de nye satellitpositionerings- (GNSS) og mobilkommunikations- (GSM/GPRS) teknologier på elektroniske bompengesystemer vil på grund af deres store fleksibilitet og mange anvendelsesmuligheder kunne bidrage til at opfylde de krav, som følger af de nye vejafgiftspolitikker, der planlægges på fællesskabs- og medlemsstatsplan. Disse teknologier gør det muligt at registrere, hvor mange kilometer der køres på hver vejtype, uden at der skal investeres i infrastruktur. De åbner også mulighed for nye supplerende sikkerheds- og oplysnings-tjenester til de rejsende som f.eks. automatiske nødopkald ved trafikuheld med angivelse af køretøjets position og tidstro oplysninger om trafikforholdene, trafikintensiteten og rejsetider. Hvad angår satellitpositionering, vil Galileo-projektet, der blev lanceret af Fællesskabet i 2002, fra 2008 skulle levere informationstjenester af højere kvalitet end de nuværende satellitnavigationssystemer, og som er optimale for vejtelematikktjenester. Forløbersystemet (EGNOS), der allerede skulle blive operationelt i 2004, vil have en tilsvarende ydelse. Der kan dog vise sig at være problemer med kontrollens pålidelighed og forebyggelsen af svig ved disse innovative systemer. På grund af ovennævnte betydelige fordele vil det dog i princippet kunne anbefales at anvende satellitpositionerings- og mobilkommunikationsteknologier ved indførelse af nye elektroniske bompengesystemer.
- (9) De stadig flere teknologier, der anvendes eller planlægges anvendt til elektroniske bompengesystemer i de kommende år (hovedsagelig 5,8 GHz-mikrobølger, satellitpositionering og mobil kommunikation), og de stadig flere specifikationer, som medlemsstaterne og nabolandene opstiller for disse, kan skabe hindringer for det indre markeds funktion og for de transportpolitiske mål. Denne situation vil kunne medføre, at der installeres et stort antal indbyrdes inkompatible og dyre elektroniske enheder i lastvognenes førerhuse, og at der er risiko for, at chaufførerne anvender dem forkert eller på en sådan måde, at de f.eks. utilsigtet kommer til ikke at betale. En sådan udbredelse er af omkostningsmæssige, sikkerhedsmæssige og retlige grunde uacceptabel for brugerne og køretøjsproducenterne.
- (10) De kunstige hindringer for det indre markeds funktion bør fjernes uden dog at forhindre medlemsstaterne eller Fællesskabet i at indføre forskellige vejafgiftspolitikker for alle køretøjstyper på lokalt, nationalt eller internationalt plan. Udstyret i køretøjerne bør gøre det muligt at gennemføre disse vejafgiftspolitikker under overholdelse af princippet om ikke-diskrimination mellem borgerne i alle medlemsstaterne. Det er derfor nødvendigt hurtigst muligt at sikre indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemerne på fællesskabsplan.
- (11) Bilister kan med rette forvente, at kvaliteten af service-ydelserne på vejinfrastrukturen forbedres, navnlig med hensyn til færdselssikkerhed, og at trafiktrængslen foran betalingsstationerne reduceres væsentligt — især på dage med megen trafik — og på visse særligt overbelastede steder på vejnettet. Det bør der tages hensyn til under udformningen af den europæiske bompengetjeneste. Der skal endvidere tages højde for, at de påtænkte teknologier og komponenter, så vidt det er teknisk muligt, også skal kunne forbindes med andre af køretøjets komponenter, som f.eks. den elektroniske fartskriver og alarmeringstjenester. Intermodale systemer bør ikke udelukkes på et senere tidspunkt.
- (12) Muligheden for adgang til yderligere, fremtidige anvendelser ud over opkrævning af bompenge bør sikres med relevant udstyr.
- (13) En europæisk elektronisk bompengetjeneste bør sikre interoperabilitet på det tekniske, aftalemæssige og proceduremæssige plan og omfatte:
- a) en enkelt aftale mellem kunderne og de operatører, der udbyder tjenesten, i overensstemmelse med et aftalemæssigt regelsæt, der giver samtlige operatører og/eller udbydere mulighed for at levere tjenesten, og som dækker hele nettet
 - b) et sæt tekniske standarder og krav, der giver industrien mulighed for at levere det udstyr, der er nødvendigt for at kunne tilbyde tjenesten.
- (14) Kontraktmæssig interoperabilitet indebærer potentiale for omfattende lettelser til nogle brugere af vejnettet samt for væsentlige administrative besparelser for kommercielle brugere af vejnettet.
- (15) Elektroniske bompengesystemer bidrager mærkbart til en lavere risiko for færdselsuheld og dermed højere vej-sikkerhed, til færre kontante betalinger ved betalingsstationerne og mindre overbelastning ved disse, især på dage med megen trafik. De nedbringer også negative miljøvirkninger som følge af ventende og startende køretøjer og trafiktrængsel samt miljøvirkningerne af anlæg af nye eller udvidelse af eksisterende betalingsstationer.
- (16) Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 indeholder bl.a. målene sikkerhed og en flydende vejtrafik. Indbyrdes kompatibilitet inden for intelligent trafikbetjening og intelligente transportsystemer er et hovedredskab til at nå disse mål.

(17) Oprettelsen af elektroniske bompengesystemer indebærer behandling af personoplysninger. Denne behandling skal foretages under overholdelse af europæiske regler, som findes i bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor ⁽²⁾. Retten til beskyttelse af personoplysninger er udtrykkeligt anerkendt i artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(18) Automatisk debitering af bompeng på bankkonti eller kreditkort- eller debetkortkonti i pengeinstitutter i eller uden for Fællesskabet forudsætter et fuldt operationelt EU-betalingsområde, hvor der ikke forskelsbehandles i forbindelse med servicegebyrer.

(19) Alle elektroniske bompengesystemer, der indføres i medlemsstaterne, skal opfylde følgende grundlæggende kriterier: Systemet bør tillade direkte indarbejdelse af fremtidige forbedringer og videreudviklinger af teknologi og system, således at der ikke skal bruges penge på overflødige ældre modeller og metoder; de omkostninger, de påfører professionelle og private vejbrugere bør være ubetydelige sammenlignet med de fordele, de giver disse vejbrugere og samfundet som helhed, samt deres indførelse i alle medlemsstater bør ske uden nogen form for forskelsbehandling af indenlandske vejbrugere og vejbrugere fra andre medlemsstater.

(20) Målene for dette direktiv, nemlig den indbyrdes kompatibilitet mellem elektroniske bompengesystemer i det indre marked og oprettelsen af en europæisk elektronisk bompengetjeneste for Fællesskabets betalingsvejnet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af den europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(21) De berørte parter (bl.a. bompengoperatorer, infrastrukturforvaltere, elektronik- og automobilindustrien, brugerne) bør inddrages i Kommissionens høringer vedrørende de tekniske og aftalemæssige aspekter ved oprettelsen af europæisk bompengetjeneste. Hvor det er hensigtsmæssigt, bør Kommissionen også høre ikke-statslige organisationer (ngo'er), der er aktive inden for beskyttelse af privatlivets fred, færdselssikkerhed og miljø.

(22) Etablering af en europæisk elektronisk bompengetjeneste forudsætter fastlæggelse af retningslinjer, som udarbejdes

af udvalget for elektronisk opkrævning af bompeng, som er nedsat i medfør af dette direktiv.

(23) Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes frihed til at fastsætte deres afgiftsordninger for vejbenyttelse og regler om skatte- og afgiftsspørgsmål.

(24) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽³⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. I dette direktiv fastsættes de betingelser, der er nødvendige for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet. Det finder anvendelse på alle former for elektronisk opkrævning af bompeng på hele Fællesskabets vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som f.eks. tunneler, broer og færger.

2. Direktivet finder ikke anvendelse på:

- a) bompengesystemer, hvor der ikke er mulighed for elektronisk opkrævning
- b) elektroniske bompengesystemer, hvor det ikke er nødvendigt at installere udstyr til montering i køretøjer
- c) mindre, rent lokale bompengesystemer, hvor omkostningerne i forbindelse med opfyldelsen af dette direktivs krav ikke vil stå i et rimeligt forhold til indtægterne.

3. For at opfylde formålet i stk. 1 oprettes der en europæisk elektronisk bompengetjeneste. Denne tjeneste, der supplerer medlemsstaternes nationale elektroniske bompengetjenester, skal sikre brugeren interoperabilitet i Fællesskabet mellem de elektroniske bompengesystemer, der allerede er indført i medlemsstaterne, og de systemer, der fremover vil blive indført inden for rammerne af dette direktiv.

Artikel 2

Teknologiske løsninger

1. Alle nye elektroniske bompengesystemer, der sættes i drift fra og med den 1. januar 2007, skal bygge på en eller flere af følgende teknologier i forbindelse med den elektroniske opkrævning af bompeng:

- a) satellitpositionering

⁽¹⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

b) mobil kommunikation, der anvender standarden GSM-GPRS (reference: GSM TS 03.60/23.060)

c) 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.

2. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste indføres i medfør af artikel 3, stk. 1. Operatører stiller udstyr til montering i køretøjer til rådighed for interesserede brugere, og dette udstyr skal kunne anvendes i forbindelse med alle elektroniske bompengesystemer, der er i drift i de medlemsstater, hvor de teknologier, der er nævnt i stk. 1, anvendes, og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4. Udstyret skal mindst være interoperabelt og kunne kommunikere med alle de systemer, der anvendes i de medlemsstater, som udnytter en eller flere af de teknologier, der er nævnt i stk. 1. Detaljerede ordninger på området udarbejdes af det i artikel 5, stk. 1, omhandlede udvalg, herunder ordninger for adgang til udstyr om bord med henblik på at efterkomme efterspørgslen fra interesserede brugere.

3. Det henstilles, at nye elektroniske bompengesystemer, der tages i drift efter vedtagelsen af dette direktiv, anvender den satellitpositionering og de mobilkommunikationsteknologier, der er nævnt i stk. 1. For så vidt angår de tilfælde, hvor systemer, der anvender andre teknologier, i stedet overgår til systemer, der anvender ovennævnte teknologier, udarbejder Kommissionen i samarbejde med det udvalg, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, en rapport inden den 31. december 2009. Denne rapport skal indeholde en undersøgelse af anvendelsen af hver af de teknologier, der er nævnt i stk. 1, samt en cost-benefit-analyse. Kommissionen kan, hvis det er hensigtsmæssigt, sammen med rapporten fremsende et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på udformningen af en strategi for overgang fra et system til et andet.

4. Med forbehold af stk. 1 kan udstyr monteret i køretøjer også anvendes til andre teknologier, medmindre dette pålægger brugerne en yderligere byrde eller medfører forskelsbehandling mellem dem. Hvis det er relevant, kan udstyr monteret i køretøjer også tilsluttes køretøjets elektroniske fartskrivers.

5. De medlemsstater, der har bompengesystemer, træffer de nødvendige foranstaltninger for at øge brugen af elektroniske bompengesystemer. De tilstræber, at mindst 50 % af trafikstrømmen ved hvert betalingsanlæg inden den 1. januar 2007 kan anvende elektroniske bompengesystemer. Vejbaner, der anvendes til elektronisk afgiftsopkrævning, kan også anvendes til andre former for afgiftsopkrævning, hvis der tages behørigt hensyn til sikkerheden.

6. Arbejdet med at gøre de eksisterende bompengeteknologier interoperable i forbindelse med den europæiske bompengetjeneste skal sikre kompatibiliteten med og grænsefladen

mellem disse teknologier og de teknologier, der er omhandlet i stk. 1, og mellem det relevante udstyr indbyrdes.

7. Medlemsstaterne sikrer sig, at behandling af de personoplysninger, der er nødvendige for den europæiske elektroniske bompengetjenestes funktion, foregår i overensstemmelse med fællesskabsnormerne for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, herunder privatlivets fred, og navnlig at bestemmelserne i direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF overholdes.

Artikel 3

Etablering af en europæisk elektronisk bompengetjeneste

1. Der etableres en europæisk elektronisk bompengetjeneste, der omfatter hele vejnettet i Fællesskabet, hvor der elektronisk opkræves bompeng eller vejbenyttelsesafgifter. Denne tjeneste defineres ved et aftalemæssigt regelsæt, der giver samtlige operatører og/eller udbydere mulighed for at levere tjenesten, et sæt tekniske standarder og krav samt én enkelt abonnementsaftale mellem kunderne og operatørerne og/eller udbydere af tjenesten. Denne aftale giver adgang til tjenesten på hele dette net, og der skal kunne tegnes abonnement hos operatøren af en hvilken som helst del af nettet og/eller hos udbyderen.

2. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste er uafhængig af medlemsstaternes principielle afgørelse om at opkræve bompeng for bestemte typer af køretøjer, af afgiftsniveauet og de opkrævede afgifters anvendelsesformål. Den berører udelukkende den måde, bompengene eller afgifterne opkræves på. Tjenesten skal gøre det muligt at indgå aftaler, uanset køretøjets indregistreringssted, aftaleparternes nationalitet, eller det område eller punkt på vejnettet, hvor afgiften skal betales.

3. Systemet skal gøre det muligt at udvikle intermodalitet, uden at dette indebærer ulemper for andre transportformer.

4. Medlemsstater, der har nationale elektroniske bompengesystemer, sikrer, at operatører og/eller udbydere tilbyder deres kunder den europæiske elektroniske bompengetjeneste i overensstemmelse med følgende tidsplan:

a) for alle køretøjer med en totalvægt på mere end 3,5 tons og for alle køretøjer, der må medtage mere end ni passagerer (føreren + 8), senest tre år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4

b) for alle andre typer køretøjer senest fem år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4.

Artikel 4

Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste

1. Den europæiske bompengetjeneste bygger på de punkter, der er opregnet i bilaget til dette direktiv.
2. Bilaget kan om nødvendigt ændres af tekniske årsager efter proceduren i artikel 5, stk. 2.
3. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste bygger på de teknologiske løsninger, der er nævnt i artikel 2, efter specifikationer, der skal være offentligt tilgængelige.
4. Beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste træffes af Kommissionen efter proceduren i artikel 5, stk. 2, inden den 1. juli 2006. Sådanne beslutninger træffes kun, hvis alle forudsætninger, som evalueres med udgangspunkt i relevante undersøgelser, er til stede, for at interoperabilitet kan fungere ud fra alle synspunkter, herunder tekniske, juridiske og kommercielle.
5. Træffes de i stk. 4 omhandlede beslutninger ikke inden den 1. juli 2006 fastsætter Kommissionen efter proceduren i artikel 5, stk. 2, en ny dato for, hvornår sådanne beslutninger senest skal træffes.
6. Tekniske beslutninger vedrørende gennemførelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste træffes af Kommissionen efter proceduren i artikel 5, stk. 2.
7. I overensstemmelse med proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter ⁽¹⁾ opfordrer Kommissionen de relevante standardiseringsorganisationer, navnlig CEN, til at træffe de nødvendige foranstaltninger, så der hurtigt kan vedtages standarder, som skal gælde for elektroniske bompengesystemer for så vidt angår teknologierne anført i artikel 2, stk. 1.
8. Udstyr, der anvendes i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste, skal især opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/5/EF af 9. marts 1999 om radio- og teleterminaludstyr samt gensidig anerkendelse af udstyrets overensstemmelse ⁽²⁾ og Rådets direktiv 89/336/EØF af 3. maj 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet ⁽³⁾.

Artikel 5

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg for elektronisk opkrævning af bompenge, i det følgende benævnt »udvalget«.
 2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
- Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 3 måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 6

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den ... (*). De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser samt en sammenligningstabel over disse bestemmelser og de tilsvarende bestemmelser i dette direktiv.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 7

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 8

Modtagere

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

⁽¹⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

⁽²⁾ EFT L 91 af 7.4.1999, s. 10. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003.

⁽³⁾ EFT L 139 af 23.5.1989, s. 19. Senest ændret ved direktiv 93/68/EØF (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 1).

(*) 18 måneder efter datoen for direktivets ikrafttræden.

BILAG

PUNKTER, DER ER VÆSENTLIGE FOR AT KUNNE DEFINERE OG GENNEMFØRE DEN EUROPÆISKE ELEKTRONISKE BOMPENGETJENESTE

Nedenstående punkter er væsentlige for at kunne definere og gennemføre den europæiske elektroniske bompengetjeneste, der oprettes ved dette direktiv. Der skelnes mellem tekniske, proceduremæssige og juridiske spørgsmål:

Tekniske spørgsmål:

- a) Tjenestens operative procedurer: abonnementstegning, vejledning for betjening, installation og montering af udstyr i køretøjer, transaktioner ved betalingsanlæg eller løbende beregning, procedurer for retablering af transaktionsdata i tilfælde af nedbrud eller driftsforstyrrelser i udstyret, kontrolsystemer, fakturering og inddrivelse af skyldige beløb, eftersalgsservice, kundeservice, fastsættelse af det serviceniveau, som skal ydes kunderne. Der skal ved indførelsen af sådanne operative procedurer tages hensyn til de allerede gældende procedurer i medlemsstaterne
- b) Tjenestens funktionelle specifikationer: beskrivelse af hhv. det i køretøjerne monterede udstyrs og det jordbaserede udstyrs funktioner
- c) Tekniske specifikationer for det jordbaserede udstyr og det i køretøjerne monterede udstyr, der understøtter tjenesten, samt de standarder, certificeringsprocedurer og begrænsninger, der skal overholdes
- d) Iværksættelse og opfølgning af tiltag, der involverer relevante standardiseringsorganisationer, og eventuelle tekniske tilføjelser i forhold til de anvendte standarder eller præstandarder for at sikre interoperabilitet
- e) Specifikationer for montering af udstyr i køretøjerne
- f) Transaktionsmodeller: en præcis definition af transaktionsalgoritmer for de forskellige betalingsformer (betaling ved et fast betalingssted eller løbende opkrævning), definition af de data, der udveksles mellem det i køretøjerne monterede udstyr og det jordbaserede udstyr, samt definition af de anvendte dataformater
- g) Ordninger for adgang til udstyr om bord med henblik på at efterkomme efterspørgslen fra alle interesserede brugere

Proceduremæssige spørgsmål:

- h) Procedurer for verifikation af den tekniske ydeevne af udstyr monteret i køretøjer, det jordbaserede udstyr samt den måde, hvorpå udstyret er installeret i køretøjerne
- i) Parametre for køretøjsklassifikation: validering af en fællesskabsfortegnelse over tekniske parametre, hvorfra den enkelte medlemsstat udvælger de parametre, som den ønsker at anvende i sin opkrævningspolitik. Disse parametre er udtryk for køretøjernes fysiske udformning og motor- og miljøkarakteristika. Bestemmelse af køretøjsklasser på grundlag af disse parametre påhviler medlemsstaterne
- j) Iværksættelse af procedurer for særlige tilfælde som f.eks. driftsforstyrrelser af enhver art. Dette gælder især tilfælde, hvor vejnetsoperatøren og kunden ikke er fra samme land

Juridiske spørgsmål:

- k) Validering af de udvalgte tekniske løsninger i forhold til Fællesskabets retsforskrifter for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især retten til privatlivets fred. Der skal navnlig sikres overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF
- l) Udarbejdelse af ikke-diskriminerende fælles regler og mindstekrav, som potentielle tjenesteudbydere skal respektere for at få lov til at udbyde tjenesten
- m) Vurdering af muligheden for at harmonisere håndhævelsesreglerne vedrørende elektroniske bropengesystemer
- n) Et aftalememorandum mellem vejnetsoperatører, så den europæiske elektroniske bompengetjeneste kan indføres, herunder procedurer med henblik på konfliktløsning.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Den 5. december 2003 nåede Rådet (transport) frem til en generel indstilling med henblik på den fælles holdning vedrørende udkastet til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

Direktivet har til formål at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet og indførelse af en europæisk bompengetjeneste, der omfatter det samlede vejnet i Fællesskabet, hvor der opkræves bompeng.

Den 18. december 2003 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse. På baggrund af denne udtalelse ændrede Rådet på forskellige punkter teksten til den generelle indstilling.

Under behandlingen har Rådet også taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg og udtalelsen fra Regionsudvalget.

Rådet vedtog sin fælles holdning den 22. marts 2004 i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Rådet kunne nå til enighed om hovedlinjerne i Kommissionens forslag. På visse punkter besluttede Rådet dog at ændre teksten, især for at gøre den klarere, enklere og lettere at forstå. Et betydeligt antal ændringer skyldes Europa-Parlamentets ændringer.

De to vigtigste ændringer, som Rådet har foretaget, er følgende (medmindre andet er anført, henviser artiklerne til den fælles holdning):

1. Kommissionen havde foreslået at gøre anvendelse af satellitpositionerings- og mobilkommunikationsteknologier obligatorisk i nye elektroniske bompengesystemer fra en bestemt dato, men Rådet besluttede, at der ikke skulle indføres en sådan pligt, og at det kun skulle henstilles, at disse teknologier anvendes (artikel 2, stk. 3). Systemer, der anvender traditionel 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi, kan således fortsat eksistere side om side med systemer, der anvender nye satellitteknologier.
2. Rådet ændrede den tidsramme, som Kommissionen havde foreslået for oprettelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste. Den tidsramme, som Rådet har vedtaget, er som følger:
 - a) Beslutninger vedrørende definitionen af denne tjeneste skal træffes senest den 1. juli 2006 (artikel 4, stk. 4).
 - b) Operatører og/eller udbydere skal tilbyde deres kunder denne tjeneste i overensstemmelse med følgende tidsplan (artikel 3, stk. 4):
 - for alle køretøjer med en totalvægt på mere end 3,5 tons og for alle køretøjer, der må medtage mere end ni passagerer (føreren + 8), senest tre år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af denne tjeneste (dvs. senest 1. juli 2009);
 - for alle andre typer køretøjer senest fem år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af denne tjeneste (dvs. senest 1. juli 2011).

Andre ændringer vedrører følgende:

3. Rådet understregede, at direktivet ikke berører medlemsstaternes frihed til at fastsætte deres afgiftsordninger for vejbenyttelse og regler om skatte- og afgiftsspørgsmål (betragtning 23).

4. Rådet mindede om, at direktivet ikke finder anvendelse a) på bompengesystemer, hvor der ikke er mulighed for elektronisk opkrævning, og fastsatte endvidere, at direktivet ikke finder anvendelse b) på elektroniske bompengesystemer, hvor det ikke er nødvendigt at installere udstyr til montering i køretøjer, og c) på mindre, rent lokale bompengesystemer, hvor omkostningerne i forbindelse med opfyldelsen af dette direktivs krav ikke vil stå i et rimeligt forhold til indtægterne (artikel 1, stk. 2).
5. Rådet bekræftede, at de medlemsstater, der har bompengesystemer, skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at øge brugen af elektroniske bompengesystemer, men fastsatte, at medlemsstaterne kun behøver at tilstræbe, at mindst 50 % af trafikstrømmen ved hvert betalingsanlæg inden den 1. januar 2007 kan anvende elektroniske bompengesystemer.
6. For så vidt angår definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste fastsatte Rådet ikke alene, at beslutningerne i den forbindelse skal træffes af Kommissionen senest den 1. juli 2006, men også at sådanne beslutninger kun skal træffes, hvis alle forudsætninger som evalueres med udgangspunkt i relevante undersøgelser, er til stede, for at interoperabiliteten kan fungere ud fra alle synspunkter, herunder tekniske, juridiske og kommercielle. Hvis beslutningerne ikke er truffet inden den 1. juli 2006, fastsætter Kommissionen en ny dato for, hvornår sådanne beslutninger skal træffes, efter forskriftsudvalgsproceduren.
7. For at gøre teksten lettere at læse besluttede Rådet at flytte de punkter, hvorpå den europæiske elektroniske bompengetjeneste bygger, fra artikel 4 til et nyt bilag til direktivet (artikel 4, stk. 1, og bilaget).

2. Europa-Parlamentets ændringer

Rådet har bestræbt sig på at indarbejde Parlamentets ændringer i videst muligt omfang. I visse tilfælde har det dog været umuligt at indarbejde en ændring, fordi de relevante tekster er blevet ændret i væsentligt omfang eller helt udeladt.

Når dette er sagt, har Rådet været i stand til at acceptere — ordret eller for så vidt angår i substansen, delvis eller fuldt ud — følgende ændringer (medmindre andet er anført, henviser artiklerne til den fælles holdning):

- Nr. 1 — jf. ændringen af direktivets titel
- Nr. 2 — jf. ændringerne af betragtning 2
- Nr. 3 — jf. den nye betragtning 23
- Nr. 4 — jf. ændringerne af betragtning 3
- Nr. 5 — jf. ændringerne af betragtning 5
- Nr. 6 — jf. den nye betragtning 7
- Nr. 7 — jf. ændringerne af betragtning 8 (betragtning 6 i Kommissionens forslag)
- Nr. 8 — jf. ændringerne af betragtning 9 (betragtning 7 i Kommissionens forslag)
- Nr. 9 — jf. ændringerne af betragtning 10 (betragtning 8 i Kommissionens forslag)
- Nr. 10 — jf. ændringerne af betragtning 11 (betragtning 9 i Kommissionens forslag)
- Nr. 11 — jf. den nye betragtning 12
- Nr. 12 — jf. den nye betragtning 22
- Nr. 13 — jf. den nye betragtning 18
- Nr. 14 — jf. den nye betragtning 19
- Nr. 15 — jf. den nye betragtning 21
- Nr. 16 — jf. ændringerne af artikel 1, stk. 1
- Nr. 17 — jf. ændringerne af artikel 2, stk. 1, indledningen
- Nr. 18 — jf. den nye betragtning 6
- Nr. 19 — jf. ændringerne af artikel 2, stk. 2

- Nr. 20 — jf. ændringerne af artikel 2, stk. 4 (artikel 2, stk. 3, i Kommissionens forslag)
- Nr. 21 — artikel 2, stk. 4, i Kommissionens forslag er blevet udeladt
- Nr. 22 — artikel 2, stk. 5, i Kommissionens forslag er blevet udeladt
- Nr. 25 — jf. ændringerne af artikel 2, stk. 5 (artikel 2, stk. 7, i Kommissionens forslag)
- Nr. 27 — jf. ændringerne af artikel 3, stk. 2
- Nr. 28 — jf. den nye artikel 3, stk. 3
- Nr. 29 — ændringen kunne ikke accepteres, men ordene »og/eller udbydere« er blevet indføjet, jf. artikel 3, stk. 4 (artikel 3, stk. 3, i Kommissionens forslag)
- Nr. 32 — jf. den nye affattelse af litra i) i bilaget til direktivet (artikel 4, stk. 1, litra f), i Kommissionens forslag)
- Nr. 33 — jf. det nye litra m) i bilaget til direktivet
- Nr. 34 — jf. ændringerne af artikel 4, stk. 3 (artikel 4, stk. 2, i Kommissionens forslag)
- Nr. 36 — direktivets gennemførelsesdato er blevet udsat i overensstemmelse med Parlamentets ændring, men Rådet besluttede at anvende hovedregelen om 18 måneder efter direktivets ikrafttræden, jf. artikel 6, stk. 1
- Nr. 39 — der er taget hensyn til ændringen ved den nye affattelse af betragtning 21
- Nr. 41 og 45 — jf. ændringerne af artikel 1, stk. 3 (artikel 1, stk. 2, i Kommissionens forslag)
- Nr. 44 — jf. den nye artikel 1, stk. 2
- Nr. 46 — jf. den nye artikel 2, stk. 6
- Nr. 47 — jf. den nye betragtning 13
- Nr. 48 — jf. den nye artikel 2, stk. 3
- Nr. 49 — jf. ændringerne af artikel 3, stk. 1
- Nr. 50 — jf. ændringerne af artikel 3, stk. 4 (artikel 3, stk. 3, i Kommissionens forslag); i overensstemmelse med Parlamentets ændring erstattede Rådet de faste datoer for, hvornår den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal tilbydes kunderne, med datoer, der beregnes ved at lægge visse tidsrum (tre eller fem år) til det tidspunkt, hvor beslutningen om definitionen af tjenesten træffes; ved at lægge tre år til for lastbiler indtog Rådet en lidt anden holdning end Parlamentet, der havde foreslået fem år, men med de fem år for alle andre køretøjer ligger Rådet og Parlamentet helt på samme linje;
- Nr. 51 — jf. den nye artikel 4, stk. 4; mens Rådet i sin generelle indstilling anførte, at beslutningerne om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal træffes senest den 1. januar 2006, besluttede det til sidst at fastsætte denne dato til den 1. juli 2006 for at tage hensyn til ændringen fra Parlamentet, der ønskede den 1. januar 2007.

III. KONKLUSION

Rådet er af den opfattelse, at teksten til den fælles holdning er hensigtsmæssig og afbalanceret. Med hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer bemærker Rådet, at næsten alle disse ændringer — i ånd eller bogstav, helt eller delvis — er indarbejdet i den fælles holdning. Rådet mener derfor, at teksten til den fælles holdning sikrer, at målet med Parlamentets ændringer opfyldes.
