

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
		
	II <i>Forberedende retsakter</i>	
	Det Økonomiske og Sociale Udvalg	
	Forsamling af marts 1999	
1999/C 138/01	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning af 19. december 1996 om vedtagelse af et handlingsprogram for toldvæsenet i EF ("Told 2000")« 1	1
1999/C 138/02	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Europæisk turistpolitik« 4	4
1999/C 138/03	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Regionsudvalget og Det Økonomiske og Sociale Udvalg — Udvikling af borgernes transportnet — Hvorfor det er vigtigt med en god lokal og regional personbefordring, og hvordan Europa-Kommissionen bidrager hertil« 7	7
1999/C 138/04	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe« 12	12
1999/C 138/05	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/53/EF om principperne for tilrettelæggelse af offentlig kontrol på foderstofområdet« 17	17

<u>Informationsnummer</u>	Indhold (fortsat)	Side
1999/C 138/06	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om den fælles markedsordning for sukker (kodificeret udgave)« 18	18
1999/C 138/07	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Finansiering af Den Europæiske Union« 19	19
1999/C 138/08	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om anden ændring af forordning (EF) nr. 850/98 af 30. marts 1998 om bevarelse af fiskeressourcerne gennem tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer« 23	23
1999/C 138/09	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Asbest« 24	24
1999/C 138/10	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om anden ændring af direktiv 89/655/EØF om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af arbejdsudstyr under arbejdet (andet særdirektiv i henhold til artikel 16 i direktiv 89/391/EØF)« 30	30
1999/C 138/11	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om: — »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, således at sektorer og aktiviteter, der var udelukket fra direktivet, bliver omfattet», — »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører«, og — »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om håndhævelse af søfareres arbejdstid på skibe, der anløber EU-havne« 33	33
1999/C 138/12	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om grænseværdier for benzen og carbonmonoxid i luften« 42	42
1999/C 138/13	Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1442/88 om ydelse for produktionsårene 1988/1989 til 1998/1999 af præmier for endelig nedlæggelse af vinarealer« 45	45

II

(Forberedende retsakter)

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning af 19. december 1996 om vedtagelse af et handlingsprogram for toldvæsenet i EF ("Told 2000")«⁽¹⁾

(1999/C 138/01)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 11. december 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 100A at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Helmut Giesecke til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 72 stemmer for, 2 imod og 2 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. På baggrund af gennemførelsen af det indre marked, ikrafttrædelsen af traktaten om Den Europæiske Union og Fællesskabets udvidelse med nye stater vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den 19. december 1996 et handlingsprogram for toldvæsenet i EF (»Told 2000«). Dette program lægger bl.a. op til:

- en hurtigere toldafvikling under hensyntagen til den hastige vækst i de grænseoverskridende varebevægelser
- bedre beskyttelse af Fællesskabets økonomiske interesser samt
- ensartede fremgangsmåder hos toldadministrationerne i alle EU's medlemsstater⁽²⁾.

1.2. Handlingsprogrammets vifte af foranstaltninger omfattede

- sikring af effektiv, gennemsigtig og ensartet anvendelse af EF-retten ved hvert enkelt af Fællesskabets toldsteder

- udvikling af bedre arbejdsmetoder samt forbedring af de fælles uddannelsestiltag inden for rammerne af Matthæus-programmet
- forbedret information af og kommunikation med erhvervslivets aktører i EU
- arbejdsgruppernes kritiske evaluering af praksis med hensyn til toldprocedurer og toldkontrol samt
- tilvejebringelse af internationale rammevilkår, som kan lette samarbejdet med kommende medlemsstater og associerede lande og desuden tilsikrer en bedre overvågning af de ydre grænser⁽³⁾.

1.3. Som fastsat i beslutningen tilstillede Kommissionen den 24. juli 1998 — altså mindre end 18 måneder efter programmets faktiske ikrafttræden — Europa-Parlamentet og Rådet en foreløbig beretning om gennemførelsen af programmet »Told 2000«⁽⁴⁾.

1.4. Denne beretning er hovedsagelig baseret på kommentarer fra fælles arbejdsgrupper — de såkaldte jagttager-teams — og indeholder dels anbefalinger vedrørende arbejdsmetoderne, dels forslag til justeringer af de pågældende retsfor skrifter.

⁽¹⁾ EFT C 396 af 19.12.1998, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 33 af 4.2.1997, s. 24.

⁽³⁾ EFT C 301 af 13.11.1995, s. 5.

⁽⁴⁾ KOM(1998) 471 endelig udg. af 24.7.1998.

2. Kommissionens ændringsforslag

2.1. På denne baggrund foreslår Kommissionen en ændring eller tilpasning af beslutningen af 19. december 1996 til de nye krav. Ændringen går primært ud på følgende:

2.2. Samtlige aktioner, der vedrører arbejdsmetoder, informatisering og uddannelse af embedsmænd i toldadministratio-
nerne, integreres i ét fælles retligt instrument og finansieres
over én fælles budgetpost.

2.3. Programmets løbetid forlænges fra udgangen af år
2000 til 31. december 2002.

2.4. Kommissionen og medlemsstaterne udvikler nye kom-
munikations- og informationsudvekslingssystemer samt hånd-
bøger og vejledninger; de sørger endvidere for, at disse bliver
permanent operationelle.

2.5. Kommissionen og medlemsstaterne arrangerer udveks-
ling af embedsmænd og afholder seminarer, hvori embeds-
mænd fra medlemsstaterne og Kommissionen kan deltage.

2.6. Programmet som helhed åbnes for de central- og
østeuropæiske ansøgerlande samt Cypren og Malta; også
Tyrkiet vil kunne deltage i bestemte EU-programmer.

2.7. Der nedsættes et rådgivende udvalg, der består af
repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissio-
nens repræsentant som formand.

2.8. Kommissionen skal aflægge beretning over for Europa-
Parlamentet og Rådet om programmets gennemførelse, om
det hensigtsmæssige i at videreføre det samt om dets fortsatte
gennemførelse; beretningerne tilstilles ligeledes Det Økonomi-
ske og Sociale Udvalg til orientering.

2.9. Til gennemførelse af programmet fastsættes for perio-
den fra 1. januar 1996 til 31. december 2002 en finansierings-
ramme på 142,3 mio. ECU. Knap halvdelen af dette beløb er
øremærket til automatiseringen af forsendelsesproceduren.

3. Bemærkninger

3.1. I sin udtalelse af 13. september 1995⁽¹⁾ bakkede Det
Økonomiske og Sociale Udvalg op om målsætningerne i
programmet »Told 2000« og så frem til deres gennemførelse.
Det er derfor kun naturligt, at ØSU også bifalder Kommissio-
nens ændringsforslag, som hovedsagelig består i en logisk
fremskrivning og en nødvendig videreudvikling af det oprinde-
lige program.

3.2. ØSU ser det logiske i den integrering af alle program-
mets aktioner i ét enkelt retsinstrument og finansieringen heraf
over én fælles budgetpost, som Kommissionen lægger vægt på
i sin begrundelse. Indholdsmæssigt er der umiddelbart en tæt
indbyrdes sammenhæng mellem de foreslåede tiltag, hvilket
ikke kun gør det rimeligt, men ligefrem nødvendigt også at
koble dem sammen på det retlige og finansieringsmæssige
område. Dette skulle desuden kunne tilsikre en optimal
anvendelse af budgetmidlerne.

3.3. I denne forbindelse går ØSU ud fra, at afkoblingen
fra IDA-budgettet ikke betyder, at IDA-systemets principper
opgives⁽²⁾. Principperne i dette program — størst mulig
omkostningseffektivitet, rationalisering ved opbygningen af
net samt evne til at tilpasse sig den teknologiske udvikling —
må og skal fortsat respekteres.

3.4. ØSU bifalder, at programmet forlænges med to år, dvs.
indtil den 31. december 2002. Det resterende tidsrum på knap
tre år må betragtes som passende, idet det på den ene side
tager højde for programmets kompleksitet og på den anden
side alligevel er overskueligt.

3.5. ØSU tilslutter sig principielt ideen om at udvikle nye
kommunikations- og informationsudvekslingssystemer. Det
må imidlertid sikres, at anvendelsen af informationsteknologi
rent faktisk forbedrer EU-toldvæsenets effektivitet og ikke
medfører ulemper for erhvervslivets aktører på grund af øget
kontrolintensitet.

3.6. Da todsatserne generelt er for nedadgående, bør
kontrollen især fokusere på de varer og erhvervsaktører, hvis
risikoprofil synes at berettige en øget kontrolindsats. Der
bør udvikles passende risikoanalyseteknikker med henblik på
udarbejdelsen af risikoprofiler. Disse teknikker skal anvendes
så ensartet som muligt og løbende tilpasses den aktuelle
udvikling.

3.7. For at sikre størst mulig ensartethed i anvendelsen af
toldlovgivningen bifalder ØSU den udveksling af toldembeds-
mænd, som Kommissionen foreslår, og det samme gælder
afholdelsen af videreuddannelsesseminarer på højt plan. Endvi-
dere bifalder og understreger ØSU betydningen af den seneste
tids praksis med også at indbyde fremtrædende erhvervsfolk.
Dette bør så vidt muligt ske i alle medlemsstater. I denne
forbindelse henviser ØSU til kommentarerne under pkt. 3.5
»Forbedret information af og kommunikation med erhvervsliv-
et« i sin udtalelse CES 964/95 af 13.9.1995⁽³⁾.

3.8. Formidlingen af faglig viden bør imidlertid stedse gå
hånd i hånd med erkendelsen af, at alle toldmyndighedernes
tiltag skal respektere proportionalitetsprincippet.

⁽¹⁾ EFT C 301 af 13.9.1995, s. 5.

⁽²⁾ EFT C 214 af 10.7.1998, s. 33.

⁽³⁾ EFT C 301 af 13.9.1995, s. 5.

3.9. At programmet åbnes for de central- og østeuropæiske ansøgerlande samt Cypern og Malta, er en logisk konsekvens af disse landes planlagte EF-medlemskab. Da Tyrkiet jo er knyttet til EU med en toldunion, bør dette lands deltagelse i programmet være præget af imødekommenhed, så man på forhånd ikke giver indtryk af forskelsbehandling.

3.10. I forbindelse med disse programmer skal man være opmærksom på konsekvenserne af Amsterdam-traktatens ikrafttræden, herunder især den deri forankrede frie bevægelighed. Man bør tage højde for de bekymringer, som både Europa-Parlamentets undersøgelsesudvalg og Revisionsretten har givet udtryk for. Der bør også lægges vægt på det indbyrdes samarbejde mellem toldmyndighederne i disse lande.

3.11. ØSU gør opmærksom på, at man ligeledes bør udvise særlig imødekommenhed over for toldmyndighedernes informationsbehov i det øvrige europæiske økonomiske område, så der ikke opstår gnidninger i afviklingen af erhvervstransaktionerne.

3.12. ØSU tilslutter sig Kommissionens forslag om at nedsætte et rådgivende udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne. På den måde sikres det, at medlemsstaternes og deres toldadministrationers praktiske erfaringer medtages i programmet og tilgodeses i passende omfang under dets gennemførelse.

3.13. Afslutningsvis anmodes Kommissionen om årligt at tilstille ØSU en rapport om, hvordan og med hvilken effekt budgetmidlerne er blevet anvendt.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Europæisk turistpolitik«

(1999/C 138/02)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 26. januar 1999 under henvisning til forretningsordrens artikel 23, stk. 3, at afgive udtalelse om »Europæisk turistpolitik«.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Colin Lustenhouwer til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 80 stemmer for, 3 imod og 6 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Udviklingen af en egentlig EU-politik for turisme og fritid (T&F) synes at være havnet i en blindgyde. Heller ikke på rådsmødet (indre marked) den 7. december 1998 lykkedes det at nå til enighed om indholdet af og de nødvendige budgetmidler til et flerårigt program til fordel for denne sektor. Forslaget til et sådant program, som oprindeligt havde betegnelsen Philoxenia, og som Rådets formandskab i mellemtiden har udvandet kraftigt, synes hermed i realiteten at være faldet til jorden.

1.2. ØSU har altid bakket op om Kommissionens forsøg på at udvikle en aktiv EU-politik til fordel for turisterhvervet og for forbrugerne af turistprodukter⁽¹⁾; det er derfor yderst skuffet over udviklingen og agter ikke at lade sagen passere upåtalte.

1.3. Når nu en samordnet politik på grundlag af et sådant flerårigt program forekommer vanskeligt gennemførlig, er der grund til at overveje, om man på anden vis kan tilgodese interesserne hos virksomhederne inden for denne sektor samt hos deres kunder. Der er altid en risiko for, at der kun bliver udviklet sporadiske aktiviteter på EU-plan, hvor der ikke sker en samordning mellem Kommissionens forskellige tjenestegrene, og hvor det (mellem)lange perspektiv går fløjten.

1.4. ØSU er klar over, at der i denne forbindelse hviler en vanskelig opgave på det særlige direktorat for turisme, som for nylig er blevet oprettet i Kommissionens GD XXIII. ØSU bakker ubetinget op om denne opgave, som skal formuleres og løses i nært samråd med T&F-organisationerne samt arbejdsmarkedets parter.

Rådets negative holdning må ikke hindre Kommissionen i internt at anlægge en samordnet strategi, når der skal tages højde for denne sektors og dens forbrugeres interesser.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Turistindustrien er den erhvervsgren i EU, som udviser den kraftigste vækst (2,5-4 % om året målt i omsætning og 1 til 1,5 % målt i beskæftigelse), og som bekendt berøres den i praksis af EU's aktiviteter på en lang række områder. Dette har ØSU allerede påpeget i tidligere udtalelser⁽²⁾, og det samme har også Europa-Parlamentet for nylig gjort⁽³⁾. I betragtning af de udfordringer, virksomhederne inden for turistsektoren står over for, kræver ØSU da også, at Rådet og Kommissionen trods den politiske modvind går seriøst i gang med at inkorporere turismen i deres overordnede politik. En sådan samordnet indfaldsvinkel er en væsentlig forudsætning for, at sektorens vækstpotentiale rent faktisk kan blive udnyttet, hvilket er særlig vigtigt, fordi turistsektorens fremtid synes forholdsvis sikker, da turistproduktet ikke risikerer at blive overhalet indenom af den teknologiske udvikling.

2.2. De mest iøjnefaldende spørgsmål vedrører områder som uddannelse af virksomhedsledere (ofte små, selvstændige erhvervsdrivende) og deres ansatte; adgangen til den kapital, som skal bruges til fremtidsorienterede investeringer; det usikre og ofte komplicerede forhold mellem turisme og miljøbeskyttelse; anvendelsen af nye ledelsesteknologier; ansættelses- og arbejdsvilkår; informationssamfundets og især den elektroniske handels konsekvenser for mellemleddene; udviklingen i adgangen til turistprodukter (f.eks. knaphed på flykapacitet); adgang til information og viden om udviklingen på forbrugermarkedet, som er vigtig på grund af de hurtige skift i forbrugernes præferencer; og sidst, men ikke mindst, beskatningsklimaet.

(1) Jf. bl.a.; ØSU's udtalelse om Den Europæiske Unions betydning for turismen — Grønbog fra Kommissionen, EFT C 301 af 13.11.1995; ØSU's udtalelse om det første flerårige program til støtte for turismen i Europa (1997-2000), EFT C 30 af 30.1.1997.

(2) Jf.f.eks. Kommissionens beretning om Fællesskabets foranstaltninger med indvirkning på turisme (1995/1996), EFT C 19 af 12.1.1998.

(3) Jf. Europa-Parlamentets beslutning om Kommissionens rapport om Fællesskabets foranstaltninger med indvirkning på turisme, A4-0247/98 af 7. oktober 1998 og Europa-Parlamentets beslutning af 27. januar 1999 om job med fremtidsperspektiver, ordfører Th. Mann, A4-0475/98, PE 227.966 endelig udg., pkt. 19-20 og 21.

2.3. Netop på beskatningsområdet er EU-lovgivningen af væsentlig betydning. Momsreglerne influerer kraftigt på hotel- og restaurationsbranchens såvel som andre turisterhvervs konkurrenceevne. Mange lande uden for EU opkræver nemlig ikke moms på sådanne ydelser. Derfor bør man bevare de nuværende lavere momssatser for hotel-, restaurations- og turistbranchen. Endvidere vil det øge beskæftigelsen, hvis man nedsætter momsen på de arbejdskraftintensive tjenesteydelser, som for øjeblikket ikke er berettiget til den lave sats.

3. Ekspertgruppen om Turisme

3.1. Mere generelt bør EU bidrage til at fremme erhvervsvenlige regel- og lovgivningsrammer. ØSU bifalder, at Kommissionen har oprettet den såkaldte Ekspertgruppe om Turisme⁽¹⁾, og er enig i dens konklusioner, når den f.eks. påpeger, at man snarest bør føre de anbefalinger ud i livet, som er blevet fremsat af »BEST-gruppen« (Business Environment Task Force). ØSU ser ligeledes med interesse frem til at få opklaret, hvordan Kommissionen forestiller sig Ekspertgruppens konklusioner gennemført. Denne rapport indeholder en lang række anbefalinger, som i væsentlig grad vil kunne bidrage til at fremme beskæftigelsen inden for T&F-sektoren.

3.2. Ekspertgruppens rapport pointerer endnu en gang, at turistsektoren mere end nogen anden sektor udfolder sig på tværs af grænserne, og at dens aktiviteter fortjener en stimulerende, nyskabende og opsøgende europæisk politik med sigte på en holdbar udvikling af virksomhederne, som tilgodeser forbrugerbeskyttelsen og ligger harmonisk i tråd med andre interesser som f.eks. miljøet.

3.3. For at gøre *human resources*-kvaliteten i turisterhvervet mere tiltrækkende opfordrer Ekspertgruppen i sin rapport arbejdsmarkedsparterne (i hvilken forbindelse givetvis også SMV-organisationerne må involveres) i de øvrige T&F-sektorer til at følge hotel- og restaurationsbranchens eksempel og udvikle en branche- og arbejdsmarkedsdiallog, som især skal beskæftige sig med jobkvalifikationer og arbejdsvilkår. Denne diallog kan også bidrage til at forbedre det undertiden dårlige billede af arbejdsvilkårene i denne branche, således at jobsøgende i højere grad føler sig tilskyndet til at orientere sig mod beskæftigelse i T&F-sektoren.

4. Særlige bemærkninger

4.1. Den vanskelige opgave, som nu påhviler Kommissionen, vil efter ØSU's mening kun kunne løses med held, hvis der etableres en struktureret diallog med repræsentanter for det pågældende erhverv. Følgelig slår ØSU til lyd for, at der oprettes et (troværdigt) Rådgivende Udvalg for Turisme og Fritid på EU-plan.

4.1.1. ØSU udtrykker tilfredshed med, at Kommissionen i sin nyligt offentliggjorte hvidbog om handel⁽²⁾ sammenkæder turisme og detailhandel. I denne meddelelse erkender Kommissionen — efter ØSU's mening med rette — at detailhandelen og turistsektoren har mange interesser til fælles. ØSU påpeger, at det navnlig er vigtigt for bycentre at have en bred vifte af butikker, hvor der også er plads til små selvstændige erhvervsdrivende. God variation i butiksudbudet gør byerne mere tiltrækkende som turistmål. Efter ØSU's mening bør detailhandelen også medvirke aktivt til en konstant forbedring af denne tiltrækningskraft. Undersøgelser har således vist, hvor vigtig detailhandelen er. Når først turisterne har nået deres endelige bestemmelsessted, bruger de f.eks. en større procentdel af deres penge til butiksindkøb end til restaurationsbesøg (en undersøgelse i Amsterdam sætter forholdet til godt 60 %:40 %). Kommissionens idé om at fremme dette samarbejde ved at udskrive en præmiekonkurrence er efter ØSU's mening en kreativ måde at profilere vellykkede projekter på.

4.2. ØSU bemærker endvidere, at Rådets formandskab ikke har planlagt noget møde — end ikke af uformel art — mellem de for turismen ansvarlige ministre under det tyske formandskab. Denne totale mangel på interesse fra Rådets side er yderst beklagelig. ØSU skal derfor opfordre såvel det siddende formandskab som det kommende finske formandskab til at sætte et rådsmøde for turistministrene på dagsordenen.

4.3. Det hedder med fuld rette i det tyske formandskabs arbejdsprogram, at man har opmærksomheden henledt på det modbydelige fænomen »børnesexturisme«. Som ØSU har påpeget i tidligere udtalelser⁽³⁾, kan der ikke gribes hårdt nok ind over for sådanne afskyelige handlinger. ØSU bifalder såvel Kommissionens hidtidige tiltag på området som den omstændighed, at branchen nu selv har taget affære. Rejsearrangører og -bureauer i flere EU-lande har udtrykkeligt taget afstand fra disse perverterede fænomener og indført sanktioner — herunder udelukkelse af de af deres medlemmer, som måtte være involveret — for at forebygge EU-firmaers aktive medvirken. Det samme gælder initiativer (som f.eks. en adfærdskodeks), som hotel- og restaurationsbranchens internationale sammenslutning har taget. Det skal ligeledes bemærkes, at denne form for børneudnyttelse og -mishandling absolut intet har at gøre med turisme, og at den risikerer at ødelægge branchens image. ØSU opfordrer Kommissionen til at fortsætte og videreudvikle sine aktioner på dette område.

⁽¹⁾ Konklusioner og henstillinger fra Ekspertgruppen om Beskæftigelse og Turisme: »Nye europæiske partnerskaber for beskæftigelse«, Europa-Kommissionen, GD XXIII, Bruxelles, oktober 1998.

⁽²⁾ KOM(1999) 6 endelig udg. af 27.1.1999.

⁽³⁾ EFT C 284 af 14.9.1998.

4.4. Alle aktører må gøre en indsats, hvis udviklingen af en europæisk politik for turisme og fritid på ny skal sikres en plads på dagsordenen. ØSU tilslutter sig derfor Ekspertgruppens forslag om at afholde et årligt topmøde om turisme. På sit første møde kunne topmødet formulere og koordinere et rullende aktivitetsprogram, som så kunne evalueres og justeres på efterfølgende møder. Ved at inddrage Kommissionen, Europa-Parlamentet, medlemsstaterne samt erhvervs- og forbrugerrepræsentanter kunne topmødet afdække de utallige udfordringer på dette område, som fører til den uundgåelige konklusion, at »Europa ikke fortsat, hverken politisk eller strategisk, kan undlade at give den hurtigst voksende erhvervssektor i EU den anerkendelse, som den fortjener i kraft af sin økonomiske og samfundsmæssige position«.

5. Konklusioner

5.1. ØSU bifalder helhjertet disse bestræbelser, hvilket også fremgår af den erklæring, som ØSU's tidligere formand, Tom

Jenkins, fremsatte på konferencen i Luxembourg den 4. og 5. november 1997: »Det Økonomiske og Sociale Udvalg har i adskillige udtalelser fremhævet turismens økonomiske, sociale og kulturelle betydning for EU og gentagne gange plæderet for, at man anerkender erhvervets betydning, ikke bare ud fra et socialt, økonomisk, kulturelt og politisk standpunkt, men også som et middel til mellemfolkelig og geografisk integration i EU«.

5.2. ØSU slår til lyd for udformningen af en langsigtet EU-strategi for turisme, som — forankret i en rådsafgørelse — kan give EU-turismen den politiske anerkendelse, den fortjener, i kraft af sin store betydning for vækst og beskæftigelse.

5.3. En sådan strategi ville bidrage til at sikre effektiv anvendelse af Kommissionens ressourcer, samtidig med at anerkendelse af sektorens betydning er en forudsætning for opfyldelsen af EU's samlede målsætninger som f.eks. beskæftigelse, regionalpolitik, miljø, målsætninger i tilknytning til udvidelsen samt de overordnede målsætninger for SMV-politikken.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Regionsudvalget og Det Økonomiske og Sociale Udvalg — Udvikling af borgernes transportnet — Hvorfor det er vigtigt med en god lokal og regional personbefordring, og hvordan Europa-Kommissionen bidrager hertil«

(1999/C 138/03)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 13. juli 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Alexander von Schwerin til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 9. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 89 stemmer for og 3 hverken for eller imod.

1. Resumé — principiel vurdering

1.1. Det Økonomiske og Sociale Udvalg bifalder, at Kommissionen med sin meddelelse styrker betydningen af grønbogen om borgernes transportnet og dermed bidrager til udviklingen af den offentlige personbefordring og de intermodale forbindelsesmuligheder.

De emner i arbejdsprogrammet, der er nævnt i meddelelsens resumé, f.eks.

- fremme af informationsudveksling
- fremme af benchmarking
- indførelse af de rette politiske rammer
- anvendelse af EU's finansielle instrumenter og
- overholdelsen af subsidiaritetsprincippet.

1.2. Man skal imidlertid holde sig for øje, at begrebet »borgernes transportnet« endnu ikke har vundet indpas i brede kredse af befolkningen og i visse dele af erhvervslivet. Her må indsatsen styrkes.

1.3. ØSU håber, at Kommissionen vil tage konkrete skridt til at udforme borgernes transportnet. I den forbindelse vil det være nødvendigt at kombinere kvalitative og kvantitative mål (f.eks. en ændring af transportens fordeling på de forskellige transportformer) med et katalog af konkrete tiltag, der kan bidrage til målopfyldelsen.

1.4. Der skal i den forbindelse tages højde for, at den regionale og lokale transport i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet primært er et anliggende for de regionale og kommunale myndigheder og falder ind under medlemsstaternes lovgivningskompetence. Også i forbindelse med lovgivningspolitikken bør Kommissionen klart bekendende sig til subsidiaritetsprincippet og ikke lade det blive ved formuleringen »primært«. De kompetente kommunale myndigheder bør have

mulighed for at træffe beslutninger om f.eks. organisationsform eller kvalitative og kvantitative krav til operatørerne på grundlag af de lokale behov.

1.5. Den lokale personbefordring stiller særlige krav om lokal kompetence, indsigt i brugernes ønsker, pålidelighed, præcision osv., som gør det berettiget at opretholde cabotageforbudet i forbindelse med denne befordringstype. Leverandører af offentlige transporttjenester på regionalt og lokalt plan skal være hjemmehørende i regionen.

1.6. De informations-, forsknings- og samarbejdsprojekter, Kommissionen har taget initiativ til, bidrager til udviklingen af borgernes transportnet. I den forbindelse lægger ØSU særlig vægt på udviklingen af kvalitetskriterier samt projekter som benchmarking for transportsystemer.

Man bør derfor ikke kun basere sig på økonomiske, men også på kvalitative effektivitetskriterier, lige som der skal tages højde for vekselvirkningen mellem de forskellige transportformer. Også andre offentlige mobilitetssystemer, f.eks. systemet af cykelstier eller samkørsel (car-sharing), bør medtænkes. Alle miljøvenlige mobilitetsformer bør samordnes i en miljøpakt og støttes.

1.7. Kommissionen fremhæver derfor med rette, at det er særdeles vigtigt at integrere de forskellige mobilitetstilbud. En effektiv mobilitetsstyring bør derfor kombineres med en mobilitetshøring, hvor brugergrupper, arbejdsmarkedets parter og andre inddrages i beslutningsprocessen.

1.8. I meddelelsen lægger Kommissionen ikke tilstrækkelig vægt på de byplanlægningsmæssige muligheder, der ligger i transportpolitikken⁽¹⁾, og deres komplekse karakter. Det samme gælder den fysiske planlægning: Mobilitet og lige muligheder for indbyggere i landdistrikter skal sikres ved at fremme den offentlige personbefordring og må ikke være afhængig af den individuelle personbefordring.

⁽¹⁾ Jf. »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Bæredygtig byudvikling i Den Europæiske Union: Rammer for handling«.

1.9. Det falder ind under det offentlige forsyningspligt at sørge for, at der er et tilstrækkeligt stort udbud af offentlig personbefordring. Et konkurrencemål må i og for sig vurderes positivt, men inden for den offentlige personbefordring må og skal dette mål komme i anden række efter forsyningspligten, som har den højeste prioritet.

1.10. Under henvisning til subsidiaritetsprincippet påpeger ØSU, at kommunernes ret til selv at levere forsyningspligttydelser på transportområdet ikke må begrænses af EU-regler.

1.11. Når enerettigheder inden for offentlig personbefordring tildeles på grundlag af licitationer, bør de lokale myndigheder under hensyntagen til de planlagte liberaliseringstiltag have mulighed for at anvende udbudskriterier, som er afstemt efter de lokale behov, og som f.eks. kan omfatte overtagelse af bestemte opgaver eller forpligtelser. Der tænkes her især på transportpolitiske, miljøpolitiske, samfundsøkonomiske og sociale behov samt en forsvarlig beskæftigelsespolitik. Formålet er at undgå en ren priskonkurrence om levering af transportydelser, som vil hæmme integrationen af de forskellige transporttilbud. I forbindelse med udbudskriterierne skal der også være mulighed for at fastlægge forskellige kvalitetsnormer. Det skal endvidere være muligt at pålægge operatørerne sociale forpligtelser i de tilfælde, hvor private operatører leverer transportydelser, der indgår i den offentlige forsyningspligt.

Reglerne om offentlig forsyningspligt og tildeling af enerettigheder skal stille offentlige og private transportvirksomheder lige.

2. Særlige bemærkninger

2.1. Indledningen

2.1.1. I meddelelsen henviser Kommissionen til transportens betydning for opfyldelsen af målet om en bæredygtig udvikling. ØSU støtter udtrykkeligt det synspunkt (der også fremføres i Agenda 2000), at en attraktiv og miljøvenlig lokal og regional personbefordring er af stor betydning — især med henblik på at undgå sociale skævheder og øge livskvaliteten i landdistrikterne.

2.1.2. ØSU er enig i Kommissionens bemærkninger om praktiske metoder til at gøre transportsystemer mere bæredygtige og mindske afhængigheden af privatbiler. Det må især betragtes som en stor udfordring at skabe et dør-til-dør-transportsystem for borgerne. I forbindelse med etableringen af et sådant netværk har byer og regioner en særlig rolle at spille.

2.1.3. For at de forskellige »udfordringer og muligheder for forandring« kan tages op og udnyttes, opfordrer ØSU — som i udtalelsen om grønbogen om borgernes transportnet — Kommissionen til at iværksætte arrangementer om borgernes transportnet i hele EU og yde både organisatorisk og økonomisk bistand. Der bør især sigtes mod at forbedre situationen i landdistrikterne og varetage de bevægelseshæmmedes interesser. Det er ikke nok at henvise til centrale foranstaltninger i tilknytning til borgernes transportnet.

2.1.4. Kommissionen bør være særlig opmærksom på spørgsmålet om transporttjenesternes integration. I den forbindelse bør integrerede transportsystemer med et afstemt udbud af bl.a. brugervenlige og letforståelige takster og betjeningssystemer nyde fremme som »best practice«.

3. Arbejdsprogrammet

3.1. Fremme af informationsudveksling

3.1.1. ØSU går ind for fremme af informationsudveksling som et vigtigt grundlag for at videreudvikle den regionale og lokale personbefordring. Den store efterspørgsel efter sådanne informationer viser tydeligt, at det er et presserende emne.

3.1.2. ØSU bifalder oprettelsen af den europæiske lokale mobilitetsinformationstjeneste (ELTIS) i samarbejde med POLIS-nettet og Den Internationale Union for Offentlig Transport (UITP). ØSU støtter Kommissionens tanker om, at denne informationstjeneste i stigende grad også skal omfatte oplysninger om andre transportmuligheder end lokal og regional personbefordring, f.eks. cykling, car-sharing eller lignende.

3.1.3. Rundbordskonferencer og internationale fagkonferencer må betragtes som fornuftige foranstaltninger, der kan understøtte de fastlagte mål. En udbygning af de netværk, der sigter mod udveksling af informationer om EU's politik og programmer, hilses også velkommen. I den forbindelse skal der tages højde for særlige problemer i randområder, f.eks. i Middelhavsområdet.

3.1.4. ØSU bifalder, at Kommissionen er særlig opmærksom på situationen i de central- og østeuropæiske lande samt de baltiske stater. Disse lande bør bestemt inddrages i informationsudvekslingen, da fremme af lokal og regional persontransport og forbindelserne til regional- og langdistance-transport er vigtige forudsætninger for deres udvikling. Der skal tages hensyn til disse landes særlige problemer og sikres tilstrækkeligt lange overgangsperioder.

3.1.5. Kommissionen nævner europæiske cyklistorganisationer som et eksempel på, at der er gjort fremskridt med hensyn til at bringe nøgleaktører sammen.

3.2. Benchmarking for at forbedre transportsystemer

3.2.1. EU-dækkende benchmarking er et interessant instrument til at sammenligne de lokale transportsystemers effektivitet med god praksis andre steder. Det er således en vigtig støtte for beslutningstagningen hos de myndigheder og virksomheder, der har ansvaret for den lokale og regionale personbefordring. Der bør tages særligt hensyn til kvalitative aspekter af effektiviteten og sammenkædningen af transporttilbud (dør-til-dør-betjening) samt supplerende tilbud (cykeludlejning osv.). ØSU afventer spændt resultaterne af det pilotprojekt vedrørende benchmarking for lokale personbefordringssystemer, der gennemføres i fællesskab af Kommissionen og De Europæiske Kommuner og Regioners Råd (CEMR).

3.2.2. ØSU er fuldt ud enig med Kommissionen i, at der skal inddrages eksterne faktorer som arealudnyttelsesplaner eller trafikstyring i vurderingen af transportoperatøernes effektivitet.

3.2.3. ØSU afventer med interesse fremlæggelsen af det interne benchmarkingsystem, Kommissionen har bebudet, samt de kvalitetskriterier, der er udarbejdet inden for rammerne af QUATTRO-projektet. ØSU påpeger i den forbindelse, at der i overensstemmelse med traktatens artikel 117 skal tages hensyn til forskellige aspekter af arbejdsvilkårene, når effektiviteten vurderes. Det gælder f.eks. foranstaltninger til forebyggelse af manglende køreevne eller fremme af førernes faglige kvalifikationer.

3.2.4. Den europæiske standardiseringsorganisation (CEN) kan yde et værdifuldt bidrag ved at udarbejde standarddefinitioner med henblik på at fastsætte kvalitetskriterier for personbefordring.

3.2.5. ØSU bifalder, at Kommissionen agter at stille håndbøger om benchmarking for lokal personbefordring og andre informationer til rådighed. Det skal dog bemærkes, at disse informationer i første række skal være en støtte for de kompetente lokale myndigheder og transportoperatører. Det bør derfor stå dem frit for at benytte disse redskaber. Som påpeget i udtalelsen om grønbogen om borgernes transportnet⁽¹⁾ betragter ØSU derimod tildelingen af kvalitetsmærker og/eller -priser som et godt incitament til at konkurrere på kvaliteten.

3.2.6. Inden for rammerne af Kommissionens benchmarking-projekt bør markedsføringsaspektet videreudvikles, idet der udarbejdes særlige anbefalinger med henblik på at fremme efterspørgselen.

3.3. Etablering af de rette politiske rammer

3.3.1. Det Økonomiske og Sociale Udvalg bifalder, at Kommissionen vil undersøge, hvordan man kan fremme en optimal inddragelse af transportaspektet i arealudnyttelsespolitikken.

3.3.2. Flere og flere arbejdsgivere og virksomheder udarbejder planer for at tilskynde ansatte og gæster til at udvise en miljøvenlig transportadfærd. Denne udvikling, der ganske vist kun er i sin vorden, må bifaldes.

3.3.3. For at fremme denne proces kunne det være nyttigt, hvis arbejdsmarkedets parter og brugergrupperne blev inddraget mere intensivt i planlægningen af de lokale transporttilbud. ØSU anbefaler derfor, at der på regionalt plan iværksættes en social dialog om en integreret lokal og regional personbefordringspolitik med deltagelse af transportoperatører, erhvervsorganisationer, fagforeninger, miljø- og brugerorganisationer samt individuelle rejsende og bilister.

3.3.4. ØSU mener, at spørgsmålet om aktiv mobilitetsstyring spiller en rolle for løsningen af transportproblemer. De lokale mobilitetsstilbud skal forbindes indbyrdes og hænge sammen — så det er synligt for borgerne. Dette er særligt nemt, hvis borgerne kun har én (eller ganske få) samtalepartnere (étstedsstyring). Mobilitetsstyring skal gå hånd i hånd med mobilitetsrådgivning.

3.3.5. Fair og effektiv prissætning

3.3.5.1. I mange europæiske lande understøtter de nuværende priser for brug af transportmidler privatbilismen. Hvor det er tilfældet, hænger det bl.a. sammen med, at de eksterne omkostninger ikke medregnes.

3.3.5.2. ØSU ser principielt positivt på spørgsmålet om internalisering af de eksterne omkostninger, der blev taget op i grønbogen om fair og effektiv prissætning på transportområdet⁽²⁾.

3.3.5.3. Det forekommer derimod problematisk, hvis man generelt indfører vejafgifter i byområder, da det støder på stærk modstand i den lokale befolkning, kræver en del administration og indebærer en risiko for, at transporten flyttes bort fra de indre byområder, hvormed de vil få svært ved at overleve. I stedet for at lægge afgifter på den aktive trafik i byområderne bør afgifterne for passiv trafik (parkeringspladsforvaltning) udvides, bl.a. under anvendelse af park-and-ride-faciliteter. ØSU forventer, at de løbende forskningsprojekter på området vil kunne yde et værdifuldt bidrag til den fremtidige debat.

3.3.6. Telematik på transportområdet

3.3.6.1. ØSU er enig i, at telematikapplikationer kan øge transporttjenesternes effektivitet og kvalitet. Det er imidlertid vigtigt, at sådanne applikationer ikke alene anvendes til at optimere styringen af den individuelle transport, men derimod knyttes sammen med andre informationer, f.eks. om de offentlige transportmidlers strækninger og køreplaner. Telematik bør også i stigende omfang anvendes inden for den lokale og regionale personbefordring. Ellers er der risiko for, at telematik i første række virker som et instrument, der fremmer den individuelle transport.

⁽¹⁾ EFT C 212 af 22.7.1996, s. 77.

⁽²⁾ EFT C 56 af 24.2.1997, s. 31.

3.3.6.2. Også udviklingen af elektroniske betalings- og billetsystemer kan bidrage til at forbedre adgangen til de offentlige transportsystemer og dermed indvirke positivt på transportens fordeling på de forskellige transportformer (modal-split) ⁽¹⁾.

3.3.6.3. ØSU finder det særligt vigtigt, at der anvendes telematikapplikationer inden for trafikstyringen, som giver offentlige transportmidler forkørselsret ved lyskryds o.l. Sådanne foranstaltninger bidrager ikke alene til at fremskynde trafikafviklingen for de offentlige transportmidler, hvilket gør dem mere attraktive, men åbner også mulighed for en mere effektiv udnyttelse af de offentlige transportmidler og dermed for lavere omkostninger og priser.

3.3.6.4. ØSU bifalder foranstaltninger, der skal sikre kompatibiliteten mellem de forskellige systemer og knytte telematikapplikationerne sammen i net i overensstemmelse med målet om transeuropæiske transporttilbud.

3.3.7. Normer for køretøjer og miljø

3.3.7.1. ØSU bifalder initiativerne til udarbejdelse af normer for nye bybusser, som også omfatter miljø- og adgangsnormer. ØSU støtter de kommissionsforslag, der sigter mod lavere udstødningsnormer, forbedrede kvalitetsnormer for brændstoffer og strengere regler om inspektion og vedligeholdelse-check ⁽²⁾.

3.3.8. Offentlige transporttjenester og konkurrence om lokal og regional personbefordring

3.3.8.1. Offentlig transport spiller en vigtig rolle for nedbringelsen af miljøskader, støtte til økonomisk vækst og fremme af social samhørighed. Uden effektive offentlige transportmidler er byernes eksistens truet. Det kræver et bredere udbud end det, operatørernes rent kommercielle overvejelser vil tilvejebringe. Der er her tale om en opgave, der falder ind under den offentlige forsyningspligt.

3.3.8.2. ØSU tillægger det derfor stor betydning, at de lokale og regionale transporttjenester integreres. I de fleste lande er der mulighed for at give en operatør eneret til at yde en bestemt form for offentlig transporttjeneste i et bestemt geografisk område, hvilket kan have en positiv effekt på udformningen af sådanne tjenester. Kommissionen erkender, at enerettighedernes positive virkninger, bl.a. med hensyn til operatørernes investeringer, kan veje tungere end eventuelle konkurrencemæssige ulemper.

3.3.8.3. Samtidig beklager Kommissionen, at der ikke er noget krav om, at der skal tages hensyn til markedskræfterne, når der tildeles enerettigheder eller kontrakter om offentlige tjenester. Kommissionen henviser i den forbindelse til forskningsundersøgelsen ISOTOPE, som viste, at der kan opnås omkostningsbesparelser på 10-35% ved hjælp af licitationer.

3.3.8.4. ØSU savner oplysninger om, hvilke virkninger sådanne licitationsprocedurer vil have på tjenesternes integration, ikke mindst med hensyn til transportplanlægningen og afstemningen med andre transportformer. Der synes også at være negative konsekvenser. Eksemplerne fra ISOTOPE-undersøgelsen viser desuden klart, at de lokale myndigheder allerede tager hensyn til omkostningsaspektet, når de udformer transportnettene.

Kommissionens henvisning til, at »etableringsfriheden« har ført til »grænseoverskridende initiativer« og dermed skulle bidrage til at udvikle et fælles marked (punkt 2.3.6 i meddelelsen), er ikke et holdbart argument. Som det allerede har vist sig i nogle lande, medfører dette snarere konkurrencebegrænsende, oligopolistiske udviklingstendenser. ØSU går i stedet ind for et offentligt lokalt og regionalt transportsystem, som bygger på lokale og regionale kræfter og dermed offentlige eller privatretlige små og mellemstore virksomheder. ØSU støtter Kommissionens bestræbelser på at indføre nye ordninger med en rimelig overgangsperiode for de hidtidige operatører. Kommissionens indsats for at hindre dannelse af oligopol er meget vigtigt og støttes udtrykkeligt.

3.3.8.5. Allerede i udtalelsen om borgernes transportnet gjorde ØSU opmærksom på, at man må foretrække, at der konkurreres på kvaliteten og tjenesterne, og ikke kun på prisen. Når det vurderes, hvor egnede de forskellige instrumenter er, bør der derfor også tages hensyn til faktorer som udviklingen i passagerantallet, følgerne for nettets integration samt tjenesternes kvalitet, bl.a. hvad angår de sociale og fysiske adgangsmuligheder.

3.3.8.6. I kraft af den nationale lovgivning har de lokale og regionale myndigheder i dag i mange lande mulighed for selv at bestemme, hvordan de lokale offentlige tjenester skal leveres. I meddelelsen savnes der oplysninger om, hvordan EU-initiativer i forbindelse med udformningen af juridiske rammer for den lokale og regionale transport kan bringes i overensstemmelse med denne selvbestemmelsesret, så man kan sikre, at subsidiaritetsprincippet respekteres.

3.3.8.7. ØSU mener, at det er hensigtsmæssigt at anvende gennemsigtige procedurer i de tilfælde, hvor offentlige tjenester udbydes i licitation. Det skal dog understreges, at de kompetente lokale og regionale myndigheder også skal kunne fastsætte andre udbudskriterier end de rent økonomiske. Der tænkes f.eks. på sociale kriterier og aspekter som tjenesternes kvalitet og pålidelighed eller sikring af transportinfrastrukturens bevarelse.

⁽¹⁾ EFT C 66 af 3.3.1997, s. 23.

⁽²⁾ Auto/olie-programmet (KOM(96) 248 endelig udg.).

3.3.9. Kvinders transportbehov

3.3.9.1. Kvinder har særlige transport- og sikkerhedsbehov, som må tilgodeses, bl.a. når det gælder adgangen til de offentlige transportsystemer. Den offentlige personbefordring skal omfatte tilstrækkelige tilbud, også uden for arbejdsrejsen og myldretiden, til kvinder og andre, især når de færdes i trafikken med børn. Samtidig må man ikke glemme de særlige behov, som ældre, bevægelseshæmmede samt børn og unge har.

3.3.10. Transport for bevægelseshæmmede

Ikke mindst af hensyn til de bevægelseshæmmede er det nødvendigt at stille et effektivt lokalt og regionalt transportsystem til rådighed. Af hensyn til disse borgere bør der udarbejdes minimumsnormer for infrastrukturens udformning (køretøjer, stoppesteder osv.). ØSU bifalder også de foranstaltninger, Kommissionen bebuder med henblik på at lette bevægelseshæmmedes rejseaktiviteter.

3.4. Effektiv anvendelse af Den Europæiske Unions finansielle instrumenter

Det er de lokale og regionale myndigheder, der står for investeringer i det lokale og regionale transportnet. For at opfylde EU's målsætninger om gode forbindelser mellem det transeuropæiske langdistancenet og de lokale og regionale transportnet vil det imidlertid være hensigtsmæssigt, at EU bidrager til at optimere de lokale og regionale transportnet.

For at fremme intermodaliteten og sammenkoblingen med det transeuropæiske transportnet (TEN-T) bør Kommissionen forelægge et særligt investeringsprogram for medfinansiering af forbindelsesterminalerne. Dette ville samtidig tjene den kort- og mellemfristede beskæftigelsespolitik, fordi projekterne allerede ligger klar hos de lokale transportoperatører og hurtigt vil kunne gennemføres.

3.4.1. Det transeuropæiske transportnet

ØSU understreger, at TEN-T spiller en stor rolle, og opfordrer Kommissionen til at revidere retningslinjerne for at tilskynde de lokale og regionale myndigheder og transportoperatører til at deltage. Samtidig opfordrer Kommissionen som nævnt i punkt 3.4 til at deltage i finansieringen.

3.4.2. Programmer for forskning, teknologisk udvikling og demonstration

ØSU støtter de anførte projekter, der har stor betydning for borgernes transportnet: »bæredygtig mobilitet og intermodalitet«, »transport på land og marineteknologi«, »morgendagens by og kulturarv« samt »systemer og tjenester for borgerne«. Efter ØSU's mening bør der ydes en større indsats for hurtigt at virkeliggøre projekterne.

3.4.3. Regionaludvikling og strukturfondene

ØSU bifalder, at Kommissionen vil revidere kriterierne for støtteberettigelse og evalueringssystemerne for strukturfondene inden for rammerne af Agenda 2000.

Etablering og udbygning af infrastrukturer til lokal og regional personbefordring i landdistrikter (stoppesteder, omstignings-terminaler, koordinationscentre, køretøjer) bør være omfattet af finansieringsmidlerne.

3.4.4. Tilvejebringelse af information om EU-finansiering

Bæredygtig lokal og regional personbefordring bidrager til at opfylde målsætningerne for adskillige EU-programmer. Det drejer sig om det transeuropæiske transportnet, strukturfondene, programmer for forskning og teknologisk udvikling på områderne transportpolitik, transportmidler, telematikapplikationer og energi, PHARE, TACIS, ISPA, LIFE, SAVE samt Den Europæiske Investeringsbanks låneprogrammer.

ØSU bifalder, at Kommissionen vil udgive et katalog over, hvordan disse programmer har støttet lokal og regional transport før i tiden. Dette katalog bør også give et overblik over de kriterier og procedurer, der gælder for tildeling af finansiel støtte under de enkelte programmer.

4. Afsluttende bemærkning

4.1. ØSU opfordrer på ny Kommissionen til at behandle konkurrence- og markedsordningsproblemerne i en særskilt grønbog, hvor den i enkeltheder tager stilling til de behandlede emner.

NEA-rapporten fra 1998 og Kommissionens høring den 29. juni 1998 i Bruxelles giver ikke et tilstrækkeligt godt grundlag, eftersom meget vigtige spørgsmål ikke er afklaret, f.eks. om subsidiaritet har den højeste prioritet, om den offentlige personbefordring er en del af det indre marked (artikel 3, litra c), om den offentlige personbefordring falder ind under

traktatens regler i artikel 74 ff (transport), og om der skal tages hensyn til artikel 90 (offentlige virksomheder) og artikel 92 (statsstøttereglerne).

4.2. Med henblik på at evaluere den politiske gennemførelse foreslås en kvalitativ og kvantitativ overvågning.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe«⁽¹⁾

(1999/C 138/04)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 31. juli 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 84, stk. 2, at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Eduardo Chagas til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 9. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 91 stemmer for og 3 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Marpol-konventionen, der blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i 1973 og suppleret med en protokol i 1978 og 1997, var den første internationale konvention med retningslinjer for forebyggelse af forurening fra skibe. Den er blevet ændret ved flere lejligheder, hvor dens bestemmelser er blevet opdateret og forbedret.

1.2. Marpol 73/78 indeholder en række krav og bestemmelser om forebyggelse af forurening af havet med olie (bilag I), kontrol med forurening fra skadelige væsker, der transporteres i bulk (bilag II), farlige stoffer i emballeret form (bilag III), kloakaffald (IV), affald (V) samt om forebyggelse af luftforurening fra skibe (bilag VI)⁽²⁾.

1.3. Med Marpol-konventionen er det for første gang blevet gjort obligatorisk for alle skibe, og ikke blot tankskibe, at have adskilte olieretanke; endvidere er begrebet »særlige områder« blevet indført. Disse områder anses for at være så sårbare, at enhver form for udtømning her er forbudt. De vigtigste særlige

områder er Middelhavet, Østersøen, Det Sorte Hav, Det Røde Hav og Antarktis.

1.4. Marpol 73/78 kræver, at de kontraherende parter sikrer passende havnefaciliteter til modtagelse af de forskellige former for affald, der er anført i de fem bilag til konventionen, især olie (bilag I), skadelige væsker (bilag II) og skibsaffald (bilag V).

1.5. Konvention søger at finde en balance mellem behovet for at beskytte havmiljøet og for at undgå forpligtelser, som vil gøre søtransport for dyr.

1.6. Marpol 73/78 søger endvidere at skabe en miljømæssig balance mellem interesserne i flagstaterne og i de kyststater, hvis farvande skibene sejler i, ved at fastlægge dels de enkelte staters rettigheder og forpligtelser, dels driftskravene til skibene. Flagstaterne har altid krævet ene-jurisdiktion over deres skibe, mens kyststaterne mener, at de bør have beføjelse til at sikre, at konventionen overholdes af alle skibe, der sejler langs deres kyster.

⁽¹⁾ EFT C 271 af 31.8.1998, s. 79.

⁽²⁾ Bilag IV og VI er endnu ikke trådt i kraft.

1.7. Et andet element i Marpol-ordningen er, at de kontraheerende parter skal føre kontrol med udtømningen af affald fra skibe. Trods alle de regler og procedurer, der er blevet indført, er det imidlertid stadig vanskeligt at identificere samtlige skibe, der overtræder dem, fordi de nødvendige midler og også mange staters interesse for at kontrollere deres farvande mangler. Kontrollen foregår hovedsagelig, når skibene ligger i havn, da det er vanskeligere at kontrollere illegale udtømninger, når de er til søs.

1.8. Marpol 73/78 betragtes ikke desto mindre som et nyttigt instrument i bekæmpelsen af havforurening og dækker ca. 90 % af verdens handelsflåde.

1.9. EU har allerede et omfattende affaldsforvaltningssystem, som det foreliggende direktivforslag vil komme til at indgå i.

2. Kommissionens forslag

2.1. Direktivforslaget har til formål at begrænse udtømning af driftsaffald og lastrester i havet, især ulovlig udtømning, fra skibe, som anløber havne i EU. Dette søges gjort ved at forbedre disponibiliteten og anvendelsen af havnefaciliteter til modtagelse af driftsaffald og lastrester og dermed give havmiljøet større beskyttelse.

2.2. Direktivet skal gælde for alle havne i medlemsstaterne, herunder marinaer, og for alle skibe, uafhængigt af flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en medlemsstat til ikke-kommercielle formål. Hver havn skal udarbejde og gennemføre en passende plan for affaldsmodtagelse.

2.3. Kommissionen foreslår forskellige foranstaltninger for at sikre, at havnemodtagefaciliteterne anvendes. Disse omfatter princippet om obligatorisk aflevering af affald og et krav om, at havnene indfører systemer til dækning af omkostninger, som opmuntrer til anvendelse af faciliteterne.

2.4. Medlemsstaterne må sikre, at omkostningerne ved infrastrukturen i havne og deres drift dækkes ved opkrævning af en afgift fra skibene.

2.4.1. Alle skibe, der anløber en havn i en medlemsstat skal yde et væsentligt bidrag til de pågældende omkostninger, uafhængig af den reelle anvendelse af faciliteterne, ved betaling af en afgift. Denne afgift kan enten inkluderes i havneafgifterne eller opkræves som en separat affaldsafgift.

2.4.2. Yderligere afgifter kan pålægges under hensyntagen til de mængder og typer af affald, skibet reelt afleverer.

2.4.3. De opkrævede afgifter skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende og af en passende størrelse. Havnens brugere skal have adgang til information om beløbet og beregningsgrundlaget.

2.5. For at sikre samarbejdet mellem skibet og myndighederne og de involverede personer, skal skibsføreren forud for ankomst til næste anløbshavn give meddelelse om oplagingskapacitet og affaldsmængde ombord, samt om han har til hensigt at anvende modtagefaciliteterne.

2.6. Driftsaffaldet skal før afsejling afleveres til en modtagefacilitet i havnen, medmindre skibsføreren kan bekræfte, at der er tilstrækkelig lagerkapacitet under skibets planlagte sejlads.

2.7. Medlemsstaterne kan bevilge undtagelser for skibe i rute fart, hvis der er tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning for aflevering af driftsaffald i en anden havn langs skibets rute.

2.8. Hovedinstrumentet til at sikre, at skibene overholder direktivet, er stikprøver, som medlemsstaternes myndigheder foretager. Sådanne inspektioner kan ligeledes gennemføres i henhold til direktiv 95/21/EF (havnstatskontrol) ⁽¹⁾.

2.9. Myndighederne skal videregende oplysninger om overtrædelse af bestemmelserne til andre havne i EU, som de pågældende skibe kan tænkes at anløbe.

2.10. Medlemsstaterne skal fastlægge et sanktionssystem for overtrædelse af direktivets bestemmelser. Disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal også fastsætte kompensationsprocedurer for skibe, som forsinkes unødigt, fordi modtagefaciliteterne er utilstrækkelige.

3. Generelle bemærkninger

3.1. Med forbehold af nedenstående bemærkninger godkender ØSU direktivforslaget, som indgår i EU's affaldspolitik.

3.2. EU's miljøpolitik tager sigte på et højt beskyttelsesniveau og bygger på forsigtighedsprincippet og principperne om, at forurenere betaler, og om forebyggende indsats ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibets sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1 — korrigendum i EFT L 291 af 14.11.1996, s. 42); ØSU's udtalelse: EFT C 393 af 31.12.1994, s. 50.

⁽²⁾ Artikel 130 R, stk. 2, i traktaten.

3.3. I sin udtalelse fra 1993 om »Meddelelse fra Kommissionen: En fælles politik for sikkerhed til søs«⁽¹⁾ påpegede ØSU, at mangelen på affaldsmottagefaciliteter gør lovgivningen om forureningsforebyggelse ineffektiv, og at et stort antal deltagere i Marpol-konventionen ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til konventionen.

3.3.1. ØSU understregede endvidere, at omkostningerne i forbindelse med driften af sådanne faciliteter bør holdes på et rimeligt niveau, og foreslog, at der blev afsat EF-midler til indretning af de nødvendige faciliteter i EF's havne.

3.4. Rådet inkluderede i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs⁽²⁾ bedre disponibilitet og udnyttelse af mottagefaciliteter i Fællesskabet blandt sine prioriterede foranstaltninger. I henhold til direktiv 95/21/EF får skibe, som udgør en urimelig trussel mod havmiljøet, ikke lov til at stå til søs.

3.5. For at forbedre forureningsforebyggelsen og undgå konkurrenceforvridning bør miljøkravene i det foreliggende forslag gælde for alle EU-havne og alle skibe, der anløber disse havne, uanset hvilket flag de fører.

3.6. For at bekæmpe den havforurening, der skyldes skibes udtømmning af driftsaffald, er det nødvendigt, dels at der stilles tilstrækkelige mottagefaciliteter til rådighed i havnene, dels at kibene anvender dem.

3.7. Kommissionen har valgt at sondre mellem driftsaffald og lastrester fra skibe, og forslaget er kun rettet mod udtømmning og modtagelse af driftsaffald. Lastrester vil fortsat være omfattet af bestemmelserne i Marpol-konventionen.

3.7.1. ØSU mener, at man bedre kan nå målet om at bekæmpe havforurening forårsaget af skibe ved at lade Konventionens bilag II og IV indgå i direktivet og ikke skelne mellem lastrester og driftsaffald. ØSU er dog klar over de praktiske vanskeligheder, der er forbundet hermed, og forstår derfor godt Kommissionens valg.

3.8. Det foreliggende direktivforslag har nøjagtig samme formål som Marpol 73/78, dvs. at beskytte havmiljøet mod driftsforurening fra skibe, uafhængigt af flaget. I stedet for at fastsætte bestemmelser for skibes udtømmning på havet, hvilket er formålet med bestemmelserne i Marpol 73/78, fokuserer man her på kontrol med skibsoperationer i EU-havne ved at gøre det obligatorisk at aflevere affaldet til mottagefaciliteter i havne.

3.9. Der er generel enighed om, at hovedproblemet med den eksisterende internationale ordning for bekæmpelse af forurening, der skyldes driftsaffald fra skibe, ikke kan tilskrives utilstrækkelige krav, men snarere utilstrækkelig gennemførelse og håndhævelse.

3.10. For at være effektiv skal EU's ordning først og fremmest fastsætte mere specifikke krav om havnenes og havnestaternes forpligtelse til at stille tilstrækkelige mottagefaciliteter til rådighed. Mangelen på sådanne faciliteter eller manglende kendskab til deres eksistens kan betyde, at affald udtømmes ulovligt i havet.

3.11. Da de europæiske havne opererer med forskellige afgiftsordninger for modtagelse og behandling af driftsaffald, lægger Kommissionens forslag sig ikke fast på, hvilken model der skal vælges i de enkelte tilfælde. ØSU støtter denne indfaldsvinkel. Det er dog vigtigt, at havnene fører en gennemsigtig afgiftspolitik, hvor afgifterne er korrekte og modsvarer de ydelser, der reelt præsteres.

3.11.1. ØSU minder endvidere om, at der for nylig blev vedtaget en udtalelse om »Afgiftsbestemmelser for transportinfrastrukturen«⁽³⁾, og opfordrer Kommissionen til ligeledes at tage hensyn til konklusionerne deri.

3.12. Et fundamentalt element i direktivforslaget er forpligtelsen til at udarbejde affaldsmottagelses- og håndteringsplaner i alle havne, som skal offentliggøres. For at gøre disse planer mere effektive bør det sikres, at brugerne af faciliteterne og de ansatte høres i forbindelse med udarbejdelsen af planerne.

3.12.1. Det er ligeledes vigtigt, at der i affaldsmottagelsesplanerne indgår passende uddannelse af de arbejdstagere, der er beskæftiget på området.

3.13. ØSU noterer sig, at forpligtelsen i henhold til Marpol 73/78 om ikke at forsinke skibene unødigt forbliver uændret.

3.14. Det ligger i sagens natur, at havforurening har grænseoverskridende virkninger. En forebyggende indsats på dette område vil derfor være mere effektiv, hvis den foregår på EU-plan, idet de kontraherende parter ikke er i stand til at iværksætte passende og effektive foranstaltninger alene. Det skal ligeledes understreges, at en streng afleveringsordning som den her foreslåede kræver et betydeligt samarbejde mellem nabostater såvel i som uden for EU om information og kontrolprocedurer. Kun en generel anvendelse af det foreliggende direktiv kan sikre neutrale konkurrencevilkår.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 endelig udg. — ØSU's udtalelse: EFT C 34 af 2.2.1994, s. 47.

⁽²⁾ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

⁽³⁾ EFT C 101 af 12.4.1999.

3.14.1. ØSU foreslår således, at projekter på dette område evt. kan finansieres under programmer som MEDA, Phare, TACIS eller Lomé-konventionen.

4. Særlige bemærkninger

4.1. Artikel 4 (Modtagefaciliteter i havne)

4.1.1. Forpligtelserne for skibe er klart defineret, men dem, der pålægges havne, er for vage og bør præciseres.

4.1.2. Samarbejdet mellem nabohavne bør fremmes for at mindske omkostningerne. Dette er særlig vigtigt for små havne, som ligger i nærheden af andre og bedre udstyrede havne.

4.1.3. Der bør ligeledes advares mod de tekniske og økonomiske problemer, som kunne gøre det vanskeligt at implementere direktivet. Det bliver nemlig nødvendigt med en række forskellige faciliteter for at adskille inkompatible stoffer.

4.2. Artikel 6 (Meddelelse)

ØSU mener, at det vil være en fordel for både skibe og medlemsstater, hvis der udpeges en bestemt modtager i hver havn, som bliver ansvarlig for at videreende oplysningerne til alle berørte parter.

4.3. Artikel 7 (Aflevering af driftsaffald fra skibe)

Trods kravet i denne artikel om, at skibsføreren skal aflevere al driftsaffald, bør der også tages højde for de tilfælde, hvor en havn ikke er passende udrustet til at modtage affald.

4.4. Artikel 8 (Afgifter for driftsaffald fra skibe)

4.4.1. Kravet om, at alle skibe skal betale en afgift, uanset om de har anvendt modtagefaciliteterne i havnen, går ud over de små havne, da de sandsynligvis ikke kan vælte omkostningerne ved modtagelse og behandling af affald over på brugerne af havnene pga. den lave udnyttelsesgrad.

4.4.2. Beregningen af den afgift, der skal opkræves, vil variere fra havn til havn, og amortiseringen af omkostningerne ved affaldshåndteringsfaciliteter vil blive vanskelig, fordi mange af disse faciliteter er private og beliggende uden for havneområdet.

4.4.2.1. Når en medlemsstat fastslår, at en facilitet for affaldsmodtagelse og -håndtering ikke kan drives rentabelt og

objektivt set ikke lever op til søtransportens krav, bør den kunne dispensere fra bestemmelsen om etablering af en sådan facilitet og følgelig fra den dertil hørende afgiftsbetaling.

4.4.3. Afgiften kunne bestå af to elementer, nemlig et fast grundbeløb og et andet beløb, som er proportionelt med den affaldsmængde og -type, skibet rent faktisk afleverer.

4.5. Artikel 9 (Undtagelser)

4.5.1. ØSU bifalder, at medlemsstaterne i henhold til artikel 9 har mulighed for at give undtagelser. Skibe, som regelmæssigt anløber de samme havne, og skibe, der regelmæssigt bortskaffer deres driftsaffald i andre havne, bør ikke være pligtige til at betale standardafgiften for affaldsmodtagelse og -håndtering i hver ny havn, de anløber.

4.5.2. Når et skib sejler i rutefart mellem havne i medlemsstaterne og havne i tredjelande, og driftsaffald beviseligt regelmæssigt bortskaffes i tredjelandehavne, bør det fritages for affaldsaffigten i medlemsstaternes havne.

4.6. Artikel 10 (Aflevering af lastrester)

I modsætning til driftsaffald er lastrester lastejerens ejendom. Denne artikel bør følgelig gøre denne ansvarlig for afholdelse af omkostningerne ved aflevering af disse rester.

4.7. Artikel 11 (Håndhævelse)

4.7.1. Håndhævelsen af bestemmelserne i dette direktiv vil kraftigt øge arbejdsbyrden i forbindelse med havnestatskontrollen, da det først og fremmest er alle skibe, som ikke opfylder meddelelseskravene i artikel 6, eller hvis oplysninger indeholder unøjagtigheder, der må inspiceres. Effektive inspektioner er afgørende for en ordentlig gennemførelse af direktivet, og ØSU tvivler på, at den nuværende ramme for havnestatskontrol i EU kan garantere dette.

4.7.2. Artikel 11, stk. 3 indeholder et forbud mod at laste, losse eller indskibe passagerer i de tilfælde, hvor procedurerne jf. artikel 11, stk. 1 og stk. 2 har bekræftet, at der er tale om en overtrædelse. Ordlyden bør dog revideres for at tydeliggøre dette.

4.7.2.1. Det skal nævnes, at direktivforslaget kun forudsætter sanktioner for skibe, som ikke opfylder deres forpligtelser. For havne, der ikke opfylder deres forpligtelser, vil der ikke være sanktioner. Dette forekommer ikke rimeligt.

4.7.2.2. Når et skib ikke fuldt ud opfylder artikel 7 eller 10, vil en tilstrækkelig sanktion være at bede næste anløbshavn på dets rute om at inspicere logbøgerne, affaldsmængde og øvrige forhold, og eventuelt idømme en bøde for overtrædelse af bestemmelserne. Det virker overdrevet at tilbageholde skibet som fastsat i artikel 11, stk. 2.

5. Konklusion

5.1. Behovet for at udstyre havne med affaldsmodtagefaciliteter er anerkendt i Marpol-konventionen 73/78. Lige siden konventionens ikrafttræden har dette spørgsmål været kontroversielt, dels fordi der ikke er tilstrækkelige faciliteter i havnene, dels fordi skibene ikke overholder de relevante bestemmelser.

5.2. ØSU mener, at gennemførelsen af direktivforslaget kan medføre en kraftig forbedring af forholdene i EU's havne, som også bør gennemføres i andre søfartsregioner i verden, så at man i samtlige havne opnår ensartede vilkår med skrappe standarder for havforureningskontrollen.

5.3. ØSU godkender direktivforslagets mål. Ved vedtagelsen af en sådan fællesskabsordning bør der tages hensyn til ovennævnte bemærkninger vedrørende behovet for at præcisere kravene til affaldsmodtagefaciliteterne i havne, beregningen af de afgifter, der skal opkræves, og en garanti for, at bestemmelserne kan håndhæves.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/53/EF om principperne for tilrettelæggelse af offentlig kontrol på foderstofområdet«

(1999/C 138/05)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 23. marts 1999 under henvisning til forretningsordens artikel 23, stk. 3, at afgive udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som udpegede Sergio Colombo til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 2. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 89 stemmer for, 1 imod og 4 hverken for eller imod.

1. Formålet med forslaget

smitte, der kan udgøre en overhængende og alvorlig fare for dyrs og menneskers sundhed.

1.1. Kontrolforanstaltningerne på foderstofområdet er fastsat i direktiv 95/53/EF, hvad enten det drejer sig om produkter med oprindelse i EF eller produkter indført fra tredjelande.

1.5. Forslaget skal give mulighed for udarbejdelse af specifikke kontrolprogrammer på EF-niveau ud over de generelle programmer, der er fastsat i direktiv 95/53/EF.

1.2. I forbindelse med oprettelsen af det indre marked og ophævelsen af den interne grænsekontrol samt ud fra erfaringerne fra BSE-krisen fastsatte EU nye bestemmelser, som krævede, at medlemsstaterne skulle opstille nogle fælles principper for tilrettelæggelsen af kontrollen og for transporten af produkter inden for Fællesskabet.

2. Generelle bemærkninger

1.3. Direktivforslaget omhandler en række ændringer af direktiv 95/53/EF på baggrund af udviklingen i EF-lovgivningen og den indhøstede erfaring, som har vist, at kontrolforanstaltningerne ikke er tilstrækkelige til at klare kritiske situationer, der kræver hurtig EF-indgriben.

2.1. ØSU godkender de opstillede mål. Forslaget udvider direktiv 95/53/EF om offentlig kontrol på foderstofområdet ved at bane vej for nye og mere effektive kontrolforanstaltninger, især for produkter fra tredjelande.

1.4. De foreslåede ændringer vedrører:

2.2. De seneste erfaringer har vist, hvor vigtigt det er at styrke kontrollen og dermed garantien for, at produkter, der indføres fra tredjelande, er sikre.

— anvendelse af ensartede kontrolprocedurer for alle de produkter, der indføres fra tredjelande,

2.2.1. Indførslen af store mængder citrusfrugtskaller med et stort indhold af det giftige stof dioxin var et klart eksempel på, hvor alvorligt problemet kan være, når EF-lovgivningen ikke omfatter passende kontrolforanstaltninger i de eksportende tredjelande.

— behovet for beskyttelsesforanstaltninger og et retsgrundlag for at kunne gennemføre kontrol på stedet i tredjelande,

2.3. Det skal desuden påpeges, at det enten er Kommissionen eller medlemsstaterne, der træffer beskyttelsesforanstaltninger, hvis behovet herfor opstår.

— udvidelse af muligheden for at foretage kontrol på stedet i Fællesskabet for dermed at gå videre end den restriktive bestemmelse i direktiv 95/53/EF,

2.3.1. Forslaget indebærer betydelige ændringer, som kan få konsekvenser for EU-budgettet, omend der i begrundelsen til Kommissionens forslag hævdes det modsatte.

— Kommissionens ret til at kontrollere, om EF-lovgivningen anvendes korrekt, og iværksættelse af foranstaltninger, der kan udfylde evt. lakuner, som forhindrer hurtig udarbejdelse af et samordnet kontrolprogram i tilfælde af uforudset

3. Særlige bemærkninger

3.1. ØSU understreger, at 15. og 17. betragtning i direktiv 95/53/EF om analysemetoder og laboratorier, der er godkendte til at udføre analyser i forbindelse med kontrol, stadig er vigtig.

3.2. ØSU mener, at artikel 9b, stk. 1, første led, bør affattes således:

»— suspension af indførslerne fra det berørte tredjeland eller dele heraf, fra en eller flere specifikke produktionsvirksomheder og eventuelt fra transittredjelandet og/eller«.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om den fælles markedsordning for sukker (kodificeret udgave)«

(1999/C 138/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 22. marts 1999 under henvisning til EF-traktatens artikel 43 og 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som udpegede Rudolf Strasser til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 2. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 96 stemmer for og 6 hverken for eller imod.

1. Kommissionens forslag til kodificering af den fælles markedsordning for sukker er udarbejdet på grundlag af en forudgående konsolidering af forordning (EØF) nr. 1785/81 samt ændringsretsakterne hertil. Den nye forordning træder i stedet for de forskellige forordninger, som kodifikationen angår.

2. ØSU bifalder Kommissionens forslag, da kodificeringen imødekommer behovet for en overskuelig og klar fællesskabs-

ret. En undersøgelse af teksten har vist, at Kommissionens forslag ikke indebærer indholdsmæssige ændringer, men blot de formelle ændringer, der kræves af selve kodifikationen.

3. I teksten optræder der tryk- og oversættelsesfejl og andre fejl, som virker meningsforstyrrende. ØSU anmoder Kommissionen om at gennemgå teksten for sådanne fejl og rette op på dem.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Finansiering af Den Europæiske Union«

(1999/C 138/07)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 26. januar 1999 under henvisning til forretningsordrens artikel 23, stk. 3, af afgive udtalelse om »Finansiering af Den Europæiske Union«.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Den Økonomiske og Monetære Union og Økonomisk og Social Samhørighed, som udpegede Vasco Cal til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 3. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, med 105 stemmer for, 6 imod og 9 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Den europæiske integrationsproces omfatter ikke kun de budgetmæssige aspekter, som ikke en gang er de vigtigste aspekter. Alle landene mener, at fordelene ved medlemskab er større end ulemperne, som varierer fra tilfælde til tilfælde og over tid. De vigtigste begrundelser for EU-udvidelsen er da også politiske og ikke økonomiske, omend undersøgelser viser, at nogle lande kan drage større fordele end andre.

1.2. EU er gået ind i en afgørende fase af sin historie. Med realiseringen af det indre marked, indførelsen af den fælles mønt, styrkelsen af den økonomiske og sociale samhørighed og optagelsen af de central- og østeuropæiske lande indleder EU en ny fase i sin udvikling, som kræver langtidsløsninger.

1.3. ØSU er overbevist om, at problemerne vedrørende finansieringen af EU kun kan løses ved en pragmatisk approach og ved at sætte det fælles bedste over de nationale interesser. ØSU beder alle medlemsstater om at være konstruktive og udvise samarbejdsvilje i sagen og undgå enhver partipolitisk markering og erkende, at det, der bedst og længst tjener medlemsstaternes interesser, er en retfærdig og varig løsning. ØSU ønsker at bidrage til denne debat og fremsætter derfor i kapitel 4 nedenfor et forslag til den fremtidige finansiering af EU.

1.4. I udtalelsen om Agenda 2000⁽¹⁾, vedtaget på plenarforsamlingen i oktober 1997, slog ØSU til lyd for en bred debat om medlemsstaternes omkostninger og fordele ved ordningen for finansiering af EU's budget, således at der kan skabes bred konsensus om en revision af de finansielle overslag.

1.5. Kommissionens rapport om, hvordan ordningen for egne indtægter fungerer, blev offentliggjort den 7. oktober 1998, selv om den først skulle have været udsendt sidst i 1999. Det er således i kraft af rapporten muligt at analysere Agenda 2000 og de finansielle overslag under ét under hensyntagen til, at flere medlemsstater påpeger, at der er uligevægt i deres budgetbidrag.⁽²⁾

1.6. Agenda 2000 er hovedemnet for debatten på det europæiske topmøde i Berlin den 24.-25. marts, og ØSU ser det som sin opgave at bidrage til, at topmødet »kan lægge et politisk ambitionsniveau for dagen, der kan stå mål med (...) opbygningen af en mere solid, mere integreret og mere solidarisk europæisk Union, som af mange af dens borgere opfattes som et fælles projekt for fremtiden og ikke som et kortsigtet forsvar for nationale interesser« (pkt. 4.5 i ovennævnte udtalelse).

2. Kommissionens rapport

2.1. Som led i rækken af indbyrdes afhængige politikforslag fremlagt i forbindelse med Agenda 2000 har Europa-Kommissionen offentliggjort en omfattende oversigt over, hvordan den nuværende ordning med finansielle indtægter til finansiering af Den Europæiske Unions budget fungerer (KOM(1998) 560 endelig udg.). Oversigten giver et grundrids af udviklingen i de forskellige komponenter over den sidste halve snes år.

2.2. Formålet med oversigten er at give stof til debatten om, hvor egnet den nuværende ordning er til at stille indtægter til rådighed, men også om fordele og ulemper ved de forskellige muligheder, der er for at modificere eller foretage mere gennemgribende ændringer i finansieringen af disse indtægter. Da større beslutninger er under overvejelse inden for budgettets hovedudgiftsområder (specielt den fælles landbrugspolitik og strukturfondene), er det vigtigt, at indtægtskilderne er egnede til at dække behovene.

(1) EFT C 19 af 21.1.1998.

(2) Forstået som forskel mellem bidrag til og indtægt fra EU-budgettet.

2.3. Kommissionens rapport om finansiering af EU:

- gennemgår fordele og ulemper ved den nuværende ordning for egne indtægter, der består af en kombination af indtægter fra de traditionelle egne indtægter, en øremærket andel af momsindtægterne og et bidrag baseret på den relative andel af det samlede BNI,
- ser på muligheden af at indføre nye egne indtægter,
- gennemgår især muligheden af direkte betaling til Den Europæiske Union af en momsrelateret indtægt,
- gennemgår påstandene om, at den nuværende struktur i bidragene fra nogle medlemsstater lægger en uforholdsmæssig stor byrde over på dem, medens andre tilgodeses med en relativt rundhåndet behandling (dette indbefatter fornyet evaluering af mekanismen, der giver UK et delvist nedslag.

2.4. Angående EU-budgetmidlerne når Kommissionen til den samme konklusion som ØSU i udtalelsen om Agenda 2000, nemlig at »bidragene til EU-budgettet er blevet bragt i bedre overensstemmelse med den nationale velstand«, hvilket har ført til større retfærdighed (pkt. 4.4.3 i udtalelsen). Dette skyldes ifølge Kommissionen de ændringer, der blev indført i 1988 og 1994 i første og anden Delors-pakke; de førte til en stigning i BNI-indtægts andel af de samlede budgetbidrag og et relativt fald i de traditionelle egne indtægters og momsindtægternes andel (se tabel I i rapporten).

2.5. Kommissionen modificerer imidlertid denne vurdering på baggrund af en kommentar, ØSU kom med i en tidligere udtalelse og som er vigtig, når det drejer sig om at evaluere den effekt, Den Europæiske Union har på den enkelte medlemsstat. I nævnte udtalelse påpegede ØSU: »Hvad fordelene angår, er situationen imidlertid mere kompleks. Udgifterne til den økonomiske og sociale samhørighed kommer de mest trængende lande og regioner til gavn, men udgifterne til interne politikker er forskelligt fordelt og hæmmer samhørighedsprocessen. I særdeleshed tenderer udgifterne til den fælles landbrugspolitik mod at favorisere de lande, hvor denne politik har været anvendt længst, og som tegner sig for den største støtte pr. capita, omend 1992-reformen har mindsket denne ubalance.«

2.6. Kommissionen erkender, at den nuværende ordning med egne indtægter ganske vist frembyder et instrument til finansiering af EU-udgifter, men at EU ikke har nogen egentlig »egne indtægter«, idet EU stort set er afhængigt af overførsler fra medlemsstaternes statskasser. Forholdet mellem bidrag og fordele set fra EU-borgerens synspunkt er derfor endnu mindre gennemskueligt end forholdet mellem skatteydere og borgere inden for én og samme medlemsstat.

2.7. Kommissionen henleder ganske vist opmærksomheden på, at EU ikke har egentlig finansiell selvbestemmelse, men rapporten undlader at tage en diskussion af, om Kommissionen og medlemsstaternes regeringer gerne så, at Unionens finansieringssystem i højere grad byggede på en ret for Unionen til at opkræve indtægter på diverse måder, således at Unionen var mindre afhængig af overførsler fra medlemslandenes statskasser.

2.8. Debatten om, hvor stor en grad af selvbestemmelse Unionen skal have, rejser kritiske problemer af både principiel og praktisk art. Den diskussion, Kommissionen igangsætter om en mulig aftale, hvorefter Kommissionen via Fællesskabets institutionelle procedure skulle have mulighed for at indføre en moms (til lav sats), hvis provenu skulle gå direkte til Fællesskabets budget, hviler på den antagelse, at en øget grad af finansiell selvbestemmelse og af gennemsigthed i arrangementet er et gode.

2.9. På trods af de tekniske, begrebsmæssige og bogholderimæssige vanskeligheder i forbindelse med beregningen af budgetskævheden, jf. den detaljerede redegørelse i rapporten, har Kommissionen forsøgt at beregne nettobalancerne efter forskellige metoder, nemlig efter budgetbalancemetoden og efter den metode, der anvendes til UK-korrekturen, som Kommissionen andetsteds i rapporten hævder har forringet gennemsigtheden i de finansielle relationer mellem medlemsstaterne og EU-budgettet.

2.10. Med hensyn til løsningen af disse problemer anfører Kommissionen i rapporten, at der, hvis der kan skabes politisk konsensus herom, findes tre løsningsmodeller, som ikke gensidigt udelukker hinanden: 1) et mere gennemsigtigt og retfærdigt finansieringssystem, hvor man afskaffer korrektionsmekanismen for Storbritannien og gør generel anvendelse af BNI-indtægten, 2) et udgiftssystem, hvor byrderne ved landbrugspolitikken reduceres gennem delvis refusion af den direkte støtte over de nationale budgetter og 3) en generel anvendelse af en korrektionsmekanisme.

2.11. Rapporten konkluderer, at hverken behovet for øgede finansielle ressourcer eller manglerne ved den nuværende ordning nødvendiggør en snarlig ændring af den gældende beslutning vedrørende egne indtægter. Dette er en bekræftelse af det synspunkt, der kommer til udtryk i Agenda 2000.

2.12. Kommissionen erkender, at der er alternative muligheder for at ændre komponenterne eller vægtningen i den nuværende ordning for egne indtægter, og at det kunne overvejes at omsætte dem til praksis i fremtiden, men ingen af disse frembyder en idealløsning. Hvis spørgsmålet om budgetmæssige ubalancer vinder tilstrækkelig støtte, vil det være nødvendigt at træffe beslutninger om de bedste og mest egnede løsninger.

2.13. Kommissionen foregriber til en vis grad virkningerne af EU-udvidelsen, når den giver udtryk for, at det overordnede pres på Fællesskabets budget vil betyde en så gennemgribende ændring af omstændighederne, at det berettiger til en større reform.

3. Generelle bemærkninger

3.1. Som ØSU allerede har anført i pkt. 4.4.4 i udtalelsen om Agenda 2000 »er de skævheder, som optræder i beregningerne af nettobalancen for bidrag til og fra EU-budgettet følgelig ikke så meget et spørgsmål om ressourcer (medlemsstaternes bidrag), men om de forskellige udgiftsområders relative vægt. Landbruget tegner sig stadig for broderparten (ca. 50% af hele budgettet) og strukturpolitikken for ca. en tredjedel.«

3.2. Både EU's indtægter og udgifter fastlægges i sidste ende i beslutninger truffet af Rådet med henblik på at realisere målsætninger, der er fastlagt i traktaten, f.eks. reform af landbrugspolitikken, økonomisk og social samhørighed samt teknologisk og videnskabelig forskning. De budgetmæssige konsekvenser af disse beslutninger mærkes ikke altid umiddelbart, da de afhænger af, hvordan beslutningerne gennemføres i de forskellige medlemsstater samt medlemsstaternes økonomiske strukturer.

3.3. UK-korrektionsmekanismen blev vedtaget i 1984 på grund af uligevægt i Storbritanniens budgetbidrag. Baggrunden er, at Storbritannien har en mindre og strukturelt anderledes landbrugssektor, som fører til lavere udgifter for den fælles landbrugspolitik, og at det betaler et proportionalt højere bidrag, da dets momsandel er relativt større end dets BNI-andel. Rabatmekanismen har betydet, at Storbritanniens budgetuligevægt i de seneste år er faldet fra -0,5% til -0,2% af BNI. Hvis samme beregningsmetode anvendes på Tyskland, Nederlandene, Østrig og Sverige, vil også de få en budgetuligevægt på omkring -0,5% af BNI. Det har fået disse landes regeringer til at kræve, at de skal tilgodeses med en tilsvarende rabatmekanisme. Sandheden er, at hvis rabatmekanismen for UK kunne afvikles gradvist, ville de vigtigste nettobidragyderes budgetuligevægte blive meget mindre.

3.4. Simulationerne i bilag 6 vedrørende følgerne af en generel anvendelse af en korrektionsmekanisme svarende til den aktuelle UK-model, men hvor staterne bidrager til at finansiere de andres rabat, men ikke deres egen, viser, at Storbritannien ville blive den største taber i forhold til nu, hvor det er det eneste land, der nyder godt af kompensationsmekanismen.

3.5. Hvad angår Spaniens forslag om progression i budgetbidragene, har Kommissionen ligeledes foretaget simulationer

over konsekvenserne heraf for medlemsstaternes bidrag. Kommissionen erkender i analysen, at den nuværende ordning for egne indtægter har regressive elementer, men den synes ikke, at der i forslaget tages tilstrækkeligt højde for budgettets omfordelmæssige elementer på udgiftssiden, navnlig udgiftsområder økonomisk og social samhørighed.

3.6. Kommissionen har i lang tid drøftet muligheden for at skabe nye egne indtægter, således at EU får større budgetautonomi i forhold til de nationale budgetter. Kommissionen har fremlagt forskellige løsningsmodeller (f.eks. CO₂-energiskat, en differentieret moms, særafgifter på tobak, alkohol og mineralske olier, selskabsskat, kommunikationsskat, skat af personlige indkomster, kildeskat af renteindtægter, skat på Centralbankens indtægter), og den har analyseret fordele og ulemper ved hvert af disse forslag. I mange tilfælde vil den manglende mulighed for at forudse provenuet være en hæmsko for en generel anvendelse af den pågældende skatteform.

3.7. En anden mulighed, som behandles af Kommissionen, er at anvende foranstaltningerne i Agenda 2000, herunder navnlig at overføre en del af udgifterne til den direkte landbrugsstøtte til de nationale budgetter. En sådan foranstaltning ville reducere betalingerne over EU's budget med omkring 8% og ville derfor kunne mindske medlemsstaternes bidrag, hvilket igen ville mindske de nuværende budgetuligevægte. En anden mulighed kunne bestå i, at der i landbrugsudgifterne, der repræsenterer den største udgiftspost, i højere grad end i øjeblikket tages hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske vægt.

3.7.1. Muligheden af at sænke landbrugspriserne til verdensmarkedsniveauet har også været overvejet. Her overser man imidlertid, at verdensmarkedspriserne også er forvredet af omfattende støtteforanstaltninger i de store producentlande.

3.8. Alle disse løsningsmodeller har hver deres begrænsninger, og anvendelsen af dem rejser tekniske problemer. Den mest alvorlige konsekvens for EU's fremtid er imidlertid, at ingen af dem i sig selv er i stand til at løse de aktuelle problemer, dvs. at sikre stabile og forudsigelige budgetmidler baseret på en mere solidarisk, retfærdig og alment accepteret ordning, som er bæredygtig på langt sigt, og som er gearret til udgiftsbehovene i forbindelse med de forestående udvidelser.

3.9. ØSU advarer mod at sammenblande de tre aspekter af den aktuelle debat: budgettets og de egne indtægters størrelse, ligevægten mellem de forskellige EU-politikområder (landbrugspolitikken, strukturpolitikken, EU-udvidelsen m.v.) og ligebehandlingen af medlemsstaterne.

3.10. Derudover var det vigtigt for Kommissionen at foretage fremskrivninger for budgetbalancerne for perioden 2000-2006, eftersom mange af de foreslåede foranstaltninger i løbet af perioden kan ændre balancerne beregnet for 1997 og 1999 betydeligt. Hvis f.eks. Storbritanniens rabatordning blev afskaffet, hvis BNI-indtægten blev anvendt i større omfang

istedet for momsindtægten, hvis en del af landbrugspolitikken udgifter til direkte støtte blev overført til de nationale budgetter, eller hvis midlerne til strukturfondene blev reduceret — ville tendensen i budgetbalancerne i 2000-2006 blive meget anderledes, end den har været i perioden 1993-1999, og de største forskelle kunne vise sig uden for de lande, som ønsker at blive omfattet af en korrektionsmekanisme.

3.11. ØSU vil gerne understrege, at det, budgetdiskussionerne i forbindelse med Agenda 2000 i virkeligheden drejer sig om, svarer til den belastning, udvidelsen vil medføre. Når man ser på den betydelige afstand, der er mellem levefoden i EU-landene og levefoden i de østeuropæiske lande, er det indlysende, at omkostningerne for EU-budgettet ved udvidelsen i alvorlig grad undervurderes. På den baggrund må det understreges, at der er en fundamental modsigelse mellem målsætningen med udvidelsen og de vedholdende krav fra nettobidragyderne om nedsættelse af bidragene til EU-budgettet. ØSU foreslår, at Rådet inden udvidelsen får mulighed for at ændre beslutningen om egne indtægter for at skabe en bedre fordeling af den budgetmæssige belastning, udvidelsen vil medføre.

4. Forslag til EU's fremtidige finansieringsordning

4.1. Før der i år træffes afgørelser om emnerne i Agenda 2000, de finansielle overslag og ordningen for egne indtægter, bør der meldes klart ud om EU's finansiering på langt sigt, idet de udvidelser, der vil finde sted i 2005/2006, vil være en historisk anledning til at indføre en ny finansieringsordning, som er mere retfærdig og rummer færre skævheder end den nuværende.

4.2. Principperne i den fremtidige ordning bør indgå i en generel politisk aftale, således at de foranstaltninger, der skal træffes på kort sigt, og som skal gælde indtil den nye ordnings ikrafttræden, ikke er i konflikt med ordningen og ikke yderligere vanskeliggør den fremtidige debat om EU's finansiering.

4.3. På baggrund af de mange argumenter vedrørende budgetsævhederne slår Det Økonomiske og Sociale Udvalg til lyd for en overordnet reguleringsmekanisme, der fastsætter en ramme for den nye ordning for egne indtægter, hvorefter der skal være et direkte forhold mellem national velstand — målt som BNI pr. capita — og nettobudgetbalance i den enkelte medlemsstat. Man skal følgelig sikre et samlet niveau

for egne indtægter, der tillader EU at udfylde og udbygge sin rolle.

4.3.1. Den kurve, som repræsenterer den grafiske afbildning af denne mekanisme, må ikke overskride de grænser, der fastsættes, for at budgetbalancerne overholdes.

4.4. Det direkte forhold mellem de to variabler bør ikke udtrykkes som en linje, men som et skraveret område omkring denne linje, således at korrektionsmekanismen udløses, når nettosituationen i en medlemsstat ligger uden for det skraverede område og afviger betydeligt fra nettosituationen i andre medlemsstater med samme velstandsniveau. Forholdet mellem budgetuligevægt målt i forhold til BNI per capita og operationelle budgetmæssige ligevægte kræver en model, som tager højde for variationerne i budgetbidragene fra år til år. Idémæssigt bør den aftalte mekanisme omfatte en udsvingsmargin, som ville være acceptabel, når den ses som et gennemsnit over mere end et år. Udsvingsmarginen bør være så bred, at den sikrer en bedre balance mellem hensynet til stabiliteten og forudsigeligheden i indtægtsniveauet og hensynet til de korrektioner, der skal foretages på budgetbalancerne, når de falder uden for den accepterede udsvingsmargin. På den måde vil man undgå generelle korrektioner hvert år.

4.5. Et teknisk spørgsmål, der kan rejse problemer i fremtiden, er spørgsmålet om fastsættelsen af udgifterne i hver enkelt medlemsstat. På mange af udgiftsområderne er det p.t. ikke lykkedes at give disse oplysninger. Da ordningen imidlertid ikke træder i kraft øjeblikkeligt, vil det være muligt at forberede det administrative system herpå, og man vil altid kunne mene, at visse udgifter, f.eks. udgifter hidrørende fra eksterne aktiviteter eller administrative udgifter, ikke bør henregnes fuldt ud til det pågældende udgiftsområde.

4.6. En principaftale om den fremtidige finansieringsordning vil også lette godkendelsen af forskellige punktuelle forslag på specifikke områder, f.eks. dem, der behandles i Kommissionens rapport, for så vidt som alle medlemsstater vil få garanti for, at ubalancerne og ulighederne ikke vil tage til.

4.7. Det vil også være muligt her og nu at gøre den nuværende finansieringsordning enklere, f.eks. ved at anvende BNI-indtægten mere i stedet for at bevare de komplicerede beregninger vedrørende momsbidraget, eller ved at øge medlemsstaternes fradrag i relation til de traditionelle egne indtægter, eller endelig ved at reducere grundlaget for beregningen af kompensationen til Storbritannien. Sådanne øjeblikkelige foranstaltninger ville reducere skævhederne i de nuværende bidrag for perioden 2000-2006 og ville lette overgangen til den nye ordning.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om anden ændring af forordning (EF) nr. 850/98 af 30. marts 1998 om bevarelse af fiskeressourcerne gennem tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer«⁽¹⁾

(1999/C 138/08)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 23. marts 1999 under henvisning til EF-traktatens artikel 43 og 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg udpegede Eduardo Chagas til at forberede udtalelsen som hovedordfører.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 60 stemmer for, 4 imod og 10 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Med forordning (EF) 850/98 vedtog Rådet tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer.

1.2. Ifølge disse bestemmelser skulle der senest den 4. maj 1999 vedtages foranstaltninger til supplerende af reglerne om brug af kombinationer af maskestørrelser.

1.3. Det foreliggende forslag til forordning ændrer disse regler i forordning (EF) nr 850/98 og indfører nye bestemmelser for at lette kontrollen, idet brug af logbog gøres obligatorisk, for så vidt angår de pågældende foranstaltninger og grænseoverskridende fiskeri.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU godkender det foreliggende forslag til forordning.

2.2. ØSU understreger, at politikken for ressourcebevarelse er en forudsætning for at sikre en normal udvikling af fiskeriaktiviteterne i en sektor, som gerne skulle være rentabel og konkurrencedygtig.

2.3. Skal de tekniske foranstaltninger til bevarelse af fiskeressourcerne være effektive, må de være enkle, gennemførlige, kontrollerbare og om muligt passende afprøvet i samarbejde med erhvervet.

2.4. ØSU har tidligere henstillet, at de tekniske bevarelsesforanstaltninger baseres på den videnskabelige og teknologiske udvikling, og har derfor slået til lyd for en forbedring af forskningen i fangstteknikker, ikke blot for at få et bedre kendskab til de nuværende systemer, men især også for at undersøge muligheden for at anvende mere selektive fangstredskaber, hvor man undgår tilbagesmidning og fangst af ungfisk.

2.5. Det fremhæves endvidere, at politikken for ressourcebevarelse og -forvaltning samt det sæt instrumenter, den består af, kun giver mening, hvis gældende regler overholdes. Det er derfor yderst vigtigt at få en dialog herom med medlemsstaternes myndigheder og fiskerierhvervet. Kontrollen spiller i den sammenhæng en fundamental rolle og må være effektiv og anvendes ensartet i EU.

2.6. ØSU tvivler på, at fiskerne under deres arbejde kan anvende bestemmelserne i stk. 4, litra b, artikel 4, som nu foreslås omformuleret. Der sættes også spørgsmålstegn ved, om der i praksis kan føres kontrol med overholdelse af de pågældende bestemmelser.

⁽¹⁾ EFT C 11 af 15.1.1999, s. 9.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Asbest«

(1999/C 138/09)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 19.-20. marts 1997 under henvisning til forretningsordenens artikel 23, stk. 3, at afgive en udtalelse om »Asbest«.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Beskæftigelse, Sociale og Arbejdsmarkedsmæssige Spørgsmål og Borgerrettigheder, som udpegede Thomas Ety til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 4. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, med 55 stemmer for, 9 stemmer imod og 13 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledende bemærkninger

1.1. EU har allerede i mange år anerkendt de videnskabelige beviser for, at asbest kan fremkalde kræft hos mennesker. Siden 1983 har der været EU-lovgivning på området.

1.2. ØSU har i flere tidligere udtalelser om asbest og asbestrelateret EU-lovgivning tilsluttet sig Kommissionens syn, at alle asbestformer er kræftfremkaldende. ØSU har også påpeget, at »det ikke [er] muligt at fastsætte "sikre" ekspositionsgrænser, som kan garantere mod asbestens farlige egenskaber(...). Selv en meget ringe dosis kan give kræft. Den eneste virkelige "sikre" løsning er derfor at forbyde asbest. De fastlagte grænseværdier for asbest (...) må ikke betragtes som "sikre", videnskabeligt funderede grænser, men snarere som resultater af en afvejning, hvorunder også ikke-medicinske hensyn har spillet en rolle«⁽¹⁾. Nye videnskabelige resultater er systematisk blevet fulgt op med strengere grænseværdier.

1.3. De fleste alvorlige, fortrinsvis dødelige, sygdomme, som er forårsaget af asbest (bl.a. forskellige kræftformer og asbestose), viser sig først mange år (5-10 eller flere) efter den første eksponering. Trods de sidste årtiers beskyttelseslovgivning er de videnskabelige prognoser for forekomsten af asbestrelaterede sygdomme stadig alarmerende. Det hedder eksempelvis i en nylig undersøgelse foretaget for det hollandske social- og arbejdsministerium, at der i løbet af de næste 35 år vil blive diagnosticeret 40 000 tilfælde af asbestrelaterede sygdomme i Holland. Det anslås, at ca. 10 000 personer i perioden 1945-1995 er blevet eksponeret for asbest i hollandske fabrikker under arbejde med rå asbest. Endvidere er omkring 330 000 personer blevet eksponeret for asbest i forbindelse med håndtering af og arbejde med asbestholdige materialer og produkter. Der forventes 19 000 tilfælde af pleuramesotheliom (lungehindekræft) og 19 000 tilfælde af

asbestrelateret lungekræft⁽²⁾. Dr. J. Peto, en førende ekspert, forudså for kort tid siden i en publikation, at asbestrelateret mesotheliom vil koste en kvart million mennesker livet i Vesteuropa i de næste 35 år. Petos undersøgelser fokuserede på seks lande: Tyskland, Storbritannien, Frankrig, Italien, Holland og Schweiz⁽³⁾.

1.4. I EU har kun to af de tre kommercielt anvendte asbestfibre (blå og brun asbest) og produkter, der indeholder disse, være totalt forbudte siden januar 1986. Hvid asbest (chrysotil) er forbudt i 14 produktkategorier, men anvendes fortsat i asbestcementprodukter (f.eks. nedløbsrør, tag- og vægbeklædningsmaterialer — ca. 85 % af brugsvolumen), friktionsmaterialer (9 %), tekstiler, tætnings- og pakningsmaterialer (6 %) og nogle få meget specialiserede produkter såsom medicinske filtre.

1.5. Ni medlemsstater (Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Sverige, Tyskland, Østrig) har nu nedlagt forbud (med visse undtagelser) mod første brug (produktion, omdannelse, salg, import og markedsføring) af asbest. Irland og Luxembourg går principielt ind for et forbud, den britiske regering gennemfører for øjeblikket høringer om indførelse af et forbud. Regeringerne i Grækenland, Portugal og Spanien, lande der har en betydelig asbestcementproduktion, støtter fortsat status quo. De siger, at de ikke kan godkende de videnskabelige argumenter, som ligger til grund for de andre medlemsstaters holdninger, og henviser til de negative økonomiske konsekvenser af et forbud.

1.6. Ud over de risici, som arbejdstagere og forbrugere er udsat for i forbindelse med første brug af asbest, eksponeres EU's arbejdstagere og øvrige borgere for den eksisterende asbest, navnlig i bygninger, ved nedrivning, vedligeholdelse, reparation samt elektriker- og blikkenslagerarbejde. Disse situationer og aktiviteter er omfattet af gældende EU-lovgivning.

⁽¹⁾ ØSU's »Udtalelse om forslag til Rådets andet direktiv om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest« i EFT C 310 af 30.11.1981, punkt 1.9, s. 44, gentaget i ØSU's »Udtalelse om forslag til Rådets direktiv om ændringer af direktiv 83/477/EØF om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest« i EFT C 332 af 31.12.1990, s. 162.

⁽²⁾ A. Burdorf m.fl., Schatting van asbest-gerelateerde ziekten in de periode 1996-2030 door beroepsmatige blootstelling in het verleden, Den Haag, marts 1997.

⁽³⁾ British Journal of Cancer, vol. 79 (3/4). Antallet af asbestrelaterede lungekræftdødsfald svarer mindst til antallet af mesotheliomdødsfald. Det samlede antal asbestrelaterede dødsfald i Vesteuropa i løbet af de næste 35 år vil derfor sandsynligvis overstige 500 000.

1.7. Endelig udgør asbestholdigt affald (fra asbestindustrien og nedrivning), som er blevet anvendt til vedligeholdelse af (lande)veje, sammen med korrosion fra asbestcimentrør et alvorligt forureningsproblem for luft- og vandmiljøet. Der er også relevant EU-lovgivning på dette område.

2. Begrundelse for denne initiativudtalelse

2.1. Der kommer hele tiden nye videnskabelige beviser for de skadelige og ofte livsfarlige virkninger af eksponering for asbest (inklusive hvid asbest).

2.2. Man kan frygte, at eksisterende EU-lovgivning og håndhævelse ikke i tilstrækkelig grad beskytter arbejdstagerne og den brede offentlighed. For det første er der det førnævnte argument, at det er umuligt at fastlægge sikre eksponeringsniveauer for asbestens skadelige egenskaber. For det andet mener eksperter, at det i mange tilfælde er vanskeligt at kontrollere eksponeringen af arbejdstagere og andre, der håndterer eller bruger asbest og asbestholdige produkter. Det er muligt, at grænseværdier, der er fastlagt ved EU-lovgivning, ofte overskrides.

2.3. ØSU mener også, at de nuværende dispensationer er alt for omfattende og tillader unødvendig indførsel og brug af hvid asbest, enten hvor der ikke er noget som helst behov for brug af asbest, eller hvor mere sikre erstatningsprodukter er tilgængelige. ØSU er vidende om, at det i mange tilfælde kun er få medlemsstater, der fortsat anvender disse dispensationer, hvilket viser, at hvis der på et tidspunkt har været et behov for dem — og visse medlemsstater brugte dem i begyndelsen — så er dette ikke længere tilfældet.

2.3.1. ØSU mener imidlertid, at sådanne dispensationer kun bør eksistere, hvor der ikke er nogen sammenlignelige alternativer til stede. Eftersom der i næsten alle tilfælde findes sådanne alternativer, står vi i den mærkværdige situation, at der egentlig ikke er behov for dispensationerne, men at de i praksis bruges i et vist omfang (i ét tilfælde har en medlemsstat en særlig dispensation, men har kun brugt den otte gange.) ØSU mener, at når der findes passende alternativer, er dispensationer overflødige og bør afskaffes.

2.3.2. ØSU er også bekymret over, at de videnskabelige undersøgelser, der skulle bruges til at afgøre, hvorvidt en dispensation skulle tillades, har været mangelfulde, eftersom de kun har fokuseret på fremstillingen og den indledningsvis brug af asbestholdige produkter og ikke på deres brug efter et stykke tid, når der arbejdes med dem eller de forfalder. Overalt i EU er asbestholdige materialer, der ganske vist er sikre under ideelle betingelser, i færd med at smuldre og afgive fibre i arbejdsmiljøet og det omgivende miljø, hvadenten der bevidst røres ved dem eller ej.

2.4. Den aktuelle situation i EU, hvor ni medlemsstater nu går ind for et forbud mod første brug af asbest, betyder, at der er et klart kvalificeret flertal for en EU-politik, der har et forbud mod hvid asbest som mål.

2.5. Industrien har gjort store fremskridt med at udvikle godkendte alternativer til asbest, der regnes for at være mere sikre⁽¹⁾. Undersøgelser foretaget for Kommissionen har vist, at der nu på stort set alle den hvide asbests anvendelsesområder findes erstatningsprodukter, der betragtes som mindre farlige end denne, f.eks. polyvinylalkoholiske fibre, cellulose og p-aramid⁽²⁾.

2.6. I betragtning heraf er ØSU tilfreds med Kommissionens meddelelse om, at den inden for den nærmeste fremtid agter at forbyde første brug af hvid asbest. Efter sigende vil der kun blive tale om et meget begrænset antal dispensationer fra dette forbud. Instrumentet får form af en ændring af Bilag I til Rådets direktiv 76/769/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater »(asbest)«. Ændringen vil indeholde overgangsbestemmelser.

2.6.1. Det er klart, at et forbud mod første brug af hvid asbest vil få omfattende konsekvenser for asbestcementindustrien i Grækenland, Portugal og Spanien. ØSU ønsker at give sin mening til kende om dette spørgsmål.

2.7. Socialministrene anmodede på deres rådsmøde den 7. april 1998 om styrkelse af den nuværende kontrol med arbejdstageres asbesteksponering. Et direktiv, der totalt forbyder eller lægger stramme begrænsninger på markedsføring og brug af asbest, vil være et vigtigt skridt i den rigtige retning. Det vil dog ikke kunne løse de enorme problemer, som den eksisterende asbest i EU har skabt, problemer som det vil tage årtier at få bugt med. Disse problemer bør tages op igen.

2.8. En anden grund til, at ØSU fremsætter denne initiativudtalelse, er den klage, som Canada, verdens største eksportør af hvid asbest, har indgivet over for Frankrig i Verdenshandelsorganisationen (WTO) efter Frankrigs beslutning om at forbyde chrysotil. Klagen er rettet mod foranstaltninger fra fransk side, navnlig dekretet af 24. december 1996 om forbud mod asbest og asbestholdige produkter, der bl.a. omfatter forbud mod indførsel af sådanne produkter. Canada hævder i sin klage (WT/DS 135) af 28. maj 1998, at disse foranstaltninger strider mod artikel 2, 3 og 5 i Aftale om Anvendelse af Sundheds- og Plantesundhedsforanstaltninger, artikel 2 i Aftale om Tekniske Handelshindringer og artikel II, XI og XIII i GATT 1994. Canada hævder også, at rettigheder, som landet har i henhold til ovenstående aftaler, er blevet ophævet eller forringet. Hvis Canada får medhold i sin klage, kan dette få særdeles uønskede konsekvenser for EU-lovgivningen på området.

⁽¹⁾ Alle alternative fibre godkendes i henhold til Rådets direktiv 80/1107/EØF af 27.11.1980 om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved at være udsat for kemiske, fysiske og biologiske agenser under arbejdet (EFT L 327 af 3.12.1980) og direktiv 94/24/EF af 7.4.1998 om kemiske agenser (EFT L 131 af 5.5.1998).

⁽²⁾ Undersøgelse ved Environmental Resources Management (ERM) i Oxford, der ligger til grund for udtalelsen af 15. september 1998 fra Den Videnskabelige Komité for Toksicitet, Økotoxicitet og Miljø.

2.9. Endelig er denne initiativudtalelse motiveret af ØSU's bekymring over situationen i flere, og måske alle, ansøgerlande. I de central- og østeuropæiske lande har der i mange år ikke været sat fokus på, hvordan asbesteksposering indvirker på arbejdstagernes helbred. Det må antages, at asbestholdige produkter er blevet anvendt i stort omfang i forbindelse med byggeri og anlægsarbejde. Mange af ovennævnte problemer findes i disse lande — og i stort omfang. Ifølge Kommissionen er visse af ansøgerlandene for nylig begyndt at træffe lovgivningsmæssige foranstaltninger for at beskytte arbejdstagerne mod virkningerne ved asbesteksposering.

3. Den aktuelle lovgivning i EU's medlemsstater (navnlig med henblik på dispensationer)

3.1. De vigtigste dispensationer i europæisk lovgivning drejer sig om asbestcementprodukter, tætnings- og paknings- samt friktionsmaterialer. Der er mange detaljerede dispensationer for specifikke produkter i de enkelte medlemsstater, men generelt er situationen følgende: Når et land ikke nævnes, er der en generel dispensation for produkter, hvor der ikke findes nogen passende, mere sikre alternativer — de nedenfor omtalte lande har enten helt forbudt brugen af asbestcementprodukter eller tillader kun meget få dispensationer.

3.2. Dispensationerne for asbestcement udløb i 1994/1995 i Italien, Tyskland og Østrig (dog med en undtagelse for vandrør). Langt tidligere blev det forbudt i Danmark, Finland, Holland og Sverige. I Frankrig blev brugen af det forbudt i 1997. Syv medlemsstater har stadig generelle dispensationer for asbestcement.

3.3. Der er dispensationsmuligheder for paknings- og tætningsmaterialer i en række medlemsstater — Danmark (for kombinerede højtryk-/højtemperaturforhold), Finland, Holland (samme vilkår som Danmark) og Sverige (ditto) — men disse er udløbet i Østrig (1993), Tyskland (med undtagelse af diafragmer i eksisterende anlæg for elektrolyse af alkalichlorider) og Italien. Selv i de lande, hvor der findes dispensationer, skal der i hver enkelt tilfælde anvendes erstatningsprodukter, såfremt sådanne eksisterer. Kun i otte medlemsstater findes der en generel undtagelse.

3.4. Der fandtes dispensationer for friktionsmaterialer (forbudt fra og med den 1. januar 1999) i Danmark (men kun hvor der ikke var erstatningsprodukter, og da kun i køretøjer registreret før 1988), Finland (hvis der ikke fandtes nogen sammenlignelige erstatningsprodukter), Frankrig, Holland (visse tunge erhvervskøretøjer), Sverige (hvis der ikke fandtes nogen sammenlignelige erstatningsprodukter), Tyskland (hvor de kun omfattede jernbanekoblingsbelægning) og Italien. Syv medlemsstater havde indtil for nylig en generel dispensation.

3.5. Ud over hvad der er anført som begrundelse for denne udtalelse i punkt 2.3 ovenfor, ser ØSU også med bekymring på den praktiske gennemførelse af eksisterende EU-lovgivning. ØSU frygter, at de konkrete foranstaltninger i EU er mangelfulde, og at medlemsstaternes kapacitet til at overvåge og kontrollere gennemførelsen i mange tilfælde er utilstrækkelig.

4. Alternativer til asbest

4.1. Hvis der findes mere sikre erstatningsprodukter, er der ikke behov for at bevare dispensationer (især fordi mange dispensationer allerede tager højde for gradvis indførelse af sådanne alternativer).

4.2. »Alternativet« til asbest er ofte simpelt hen ikke at bruge produktet eller at fremstille produktet uden asbest. Asbest er alt for ofte blevet anvendt som den sikre løsning til eliminering af risici (f.eks. ildebrand), der i praksis ikke eksisterede. Ved identificeringen af behovet for at anvende asbestprodukter bør farerne ved at undlade at anvende dem overvejes og evalueres grundigt.

4.3. Således konstrueres mange tage med asbestholdige materialer, selv om dette ikke er nødvendigt, og der heller ikke er noget behov for at anvende alternativer til asbest. Man kan også ad ingeniørmæssig vej komme om ved behovet for asbestholdige materialer (eller alternativerne til disse) ved konstruktionen af bygninger eller ved processer, hvor hvid asbest eller et passende alternativ for øjeblikket anses for nødvendige.

4.4. ØSU er overbevist om, at der findes alternative produkter på markedet for næsten alle den hvide asbests aktuelle anvendelsesområder i EU. For visse produkters vedkommende er der marginale forskelle i ydeevne, og i flere produkters tilfælde er der tale om store prisforskelle (men prisforskellene afhænger delvis af, om der er et forbud). Der findes i hvert fald erstatningsprodukter for paknings- og tætningsmaterialer af asbest, der anvendes under kombineret højtryk-/højtemperaturforhold.

4.5. Ofte eksisterer der flere alternativer til et asbestholdigt produkt, og i visse tilfælde er alternativerne naturprodukter (ofte plantebaserede) snarere end de syntetiske mineralske fibre, som der ofte fokuseres på i diskussionerne om asbestalternativer.

4.6. ØSU erkender, at visse asbestalternativer, navnlig syntetiske mineralske fibre, kan være farlige, til tider endog meget farlige, og tager til efterretning, hvad udtalelsen fra GD XXIV's Videnskabelige Komité for Toksicitet, Økotoksicitet og Miljø har at sige herom. Det er vigtigt at forske mere i disse erstatningsprodukter. ØSU bifalder den vigtige konklusion, at de tre alternative produkter til chrysotil, der er nævnt ovenfor i punkt 2.5, sandsynligvis indebærer en mindre risiko hvad angår carcinogenese og lungefibrose. ØSU er fuldstændig enig i rekommandationen fra Den Videnskabelige Komité om at øge den toksikologiske og epidemiologiske forskning inden for alternative fibre såvel som inden for teknologien med henblik på at udvikle nye tykkere/mindre indåndelige fibre. ØSU går også ind for Den Videnskabelige Komités krav om, at kontrollen med erstatningsfibre på arbejdspladserne ikke skal lempes.

4.7. ØSU afviser forslaget fra visse berørte parter om, at arbejdstagerne fortsat skal eksponeres for de velkendte risici i forbindelse med hvid asbest, indtil der er blevet gennemført yderligere undersøgelser. Den 30. september 1997 afholdtes et fælles møde mellem canadiske og britiske forskere for at give canadierne mulighed for at fremlægge videnskabelige

beviser for kontrollen med chrysotils sundhedsrisici. Det konkluderedes på mødet, at hvid asbest kan forårsage lungekræft, mesotheliom og asbestose⁽¹⁾. På den baggrund bør man tage fat på de velkendte risici, inden man ser på de eventuelle risici ved andre produkter, men ØSU er enig i, at disse mindre velkendte produkter bør anvendes med meget stor forsigtighed.

5. Relevante internationale instrumenter

5.1. ILO har Konvention nr. 162 om sikkerhed ved brugen af asbest (1986) og Henstilling nr. 172 om samme emne. Konventionen drejer sig om kontrolleret brug af asbest, herunder typer som allerede er omfattet af et totalt forbud i EU, og giver mulighed for dispensation. Den forbyder brug af blå asbest og sprøjtning med alle former for asbest. De beskyttende og forebyggende foranstaltninger vedrører de samme forhold som EU-lovgivningen på området, men de er generelt mere procedureagtige og mindre strenge og detaljerede. Det samme gælder reglerne for overvågning af arbejdsmiljø og arbejdstagernes sundhed, såvel som for oplysning og uddannelse af arbejdstagere og arbejdsgivere omkring sundhedsfarerne i forbindelse med asbesteksponering, og for metoder til forebyggelse og kontrol.

5.2. Indtil nu har 22 af ILO's medlemsstater ratificeret konventionen. Heraf er kun fem EU-medlemsstater, nemlig Belgien, Finland, Spanien, Sverige og Tyskland. Portugal har ratificeret konventionen ved præsidentielt dekret nr. 56/98 af 2. december 1998; men ratifikationsdokumentet er endnu ikke deponeret. Det hollandske parlament gav sin godkendelse i begyndelsen af 1999, så en ratificering kan forventes inden for kort tid.

5.3. Dette er den eneste specifikke internationale konvention på området, og det er derfor vigtigt, at så mange lande som muligt tilslutter sig den. Det er beklageligt, at de fleste EU-medlemsstater endnu ikke har ratificeret den. Årsagen til dette er ikke, at konventionen strider mod eksisterende EU-lovgivning, men snarere at Kommissionen i nogen tid har hævdet at have enekompetence hvad angår visse centrale aspekter af ILO's standarder og foranstaltninger på sikkerheds- og sundhedsområdet.

5.4. Hvis alle EU-medlemsstater ratificerede ILO-konventionen, ville dette ikke kun være med til at fremme dens anseelse som et vigtigt instrument for verdensomspændende beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed. Det ville samtidig, hvilket er endnu vigtigere, gendrive det (falske) argument, som anvendes af mange udviklingslande, ifølge hvilket det faktum, at kun nogle få EU-lande åbenbart er i stand til at ratificere konventionen, tydeligt viser, at de standarder, som instrumenterne fastlægger, er alt for høje, og at udviklingslandene derfor ikke kan forventes at ratificere dem. Det er på ingen måde tilfældet. Som nævnt tidligere er

EU-lovgivningen langt mere detaljeret og streng end de standarder, der er inkorporeret i Konvention nr. 162. (Det bør noteres, at ILO's konventioner og henstillinger er udformet med henblik på at fastlægge universelle mindstestandarder, som kan anvendes som basis af lande på ethvert økonomisk udviklingsstrin, og ikke bindende forpligtelser i form af maksimumsstandarder, der ikke kan forbedres i den nationale lovgivning i lande, som har ratificeret instrumenterne.)

6. Forslag til EU-foranstaltninger

6.1. ØSU mener af principielle grunde, at EU bør indføre et totalt forbud mod første brug af alle asbesttyper. ØSU bifalder derfor Kommissionens hensigt om at ændre direktiv 76/769/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater (asbest), så markedsføring og anvendelse af asbest helt forbydes.

6.2. ØSU erkender, at et forbud uden undtagelser for øjeblikket ikke er en realistisk politisk løsning. ØSU anbefaler derfor på det kraftigste, at disse undtagelser, såfremt EU tillader dem, begrænses mest muligt, både i omfang og tidsmæssigt, og ikke bliver mere vidtgående end de strengeste bestemmelser, der for øjeblikket er i brug inden for EU.

6.3. For at forhindre hamstring af farlige produkter mener ØSU, at brugen af chrysotilholdige produkter, der ikke er blevet anvendt, inden et forbud træder i kraft, bør forbydes med meget kort varsel.

6.4. For så vidt angår et chrysotilasbestforbuds økonomiske konsekvenser for Grækenland, Portugal og Spanien, og især for disse landes asbestcementindustri, tager ØSU til efterretning, hvad rapporten om forvaltning af miljøressourcer, som Kommissionen har bestilt, siger herom: En femårig overgangsperiode kan give asbestcementindustrien tilstrækkelig tid til at tilpasse sig hvad angår investeringer i asbestfrie produktionsteknologier (og dermed bevarelse af arbejdspladser) og absorbering af overskydende arbejdskraft i de lokale økonomier⁽²⁾. ØSU bemærker også, at de tre lande vil modtage økonomisk støtte fra EU's

⁽¹⁾ Møde mellem canadiske og britiske repræsentanter den 30. september 1997, arrangeret af den britiske sundhedsstyrelse (Health and Safety Executive, HSE); rapport offentliggjort af HSE den 12. december 1997.

⁽²⁾ I de tre lande driver 13 virksomheder 15 asbestcementanlæg med i alt 2 480 arbejdspladser. Indirekte og afledt beskæftigelse er af ERM beregnet til 5 695 (statistik for 1997). Produkterne er tagbeklædningsmaterialer og trykrør. Grækenland har den eneste fungerende asbestmine i EU, efter at Italien standsede sin minedrift i 1991. Hvis Grækenland, Portugal og Spanien får en overgangsperiode på 5 år, vurderer ERM, at lidt over en tredjedel af de 2 480 direkte arbejdspladser vil blive bevaret. Jobtab i asbestcementindustrien vil i vidt omfang blive opvejet af de nye arbejdspladser, der formodentlig vil blive skabt i virksomheder, der fremstiller PVC-rør og stålplader. Det er muligt, at der kan skabes op til 1 000 nye arbejdspladser i disse virksomheder.

strukturfonde til at overvinde de beskæftigelsesmæssige og økonomiske omstrukturingsvanskeligheder, som forbudet afføder, mens andre medlemsstater, som allerede har forbudt hvid asbest, selv har været nødt til at løse disse problemer.

6.5. Et totalt forbud (eller et forbud med meget begrænsede undtagelser) kræver en ekstra indsats fra medlemsstaternes side hvad angår overvågning af lovgivningen og kontrol med, om den overholdes. ØSU foreslår, at Kommissionen inden for den nærmeste fremtid undersøger, om den eksisterende lovgivning overholdes, og derefter fremlægger forslag til foranstaltninger med henblik på at fremme effektive kontrol- og håndhævelsesforanstaltninger.

6.6. Hvad angår nedrivning og vedligeholdelse er ØSU bekymret over, at de erhvervsgrupper, der for øjeblikket er i størst fare, er de, som er nødt til at arbejde med asbest i forbindelse med reparation, vedligeholdelse, fornyelse, nedrivning og fjernelse. Deres eksponering er ofte ikke planlagt, men skyldes tilfældigheder, og i modsætning til dem, som fremstiller og installerer sådanne produkter - og allerede er plaget af stor dødelighed og sygelighed - bliver de arbejdstagere, som beskæftiger sig med vedligeholdelse og fjernelse, eksponeret for de pågældende materialer i en langt fra perfekt tilstand. Mange af dem er selvstændige. På grund af arbejdets mobile karakter møder de stort set aldrig arbejdstilsynet. For at sikre disse arbejdstageres sundhed og sikkerhed er det nødvendigt med en effektiv regulering af deres arbejdsgivers forhold (inklusive effektiv licensudstedelse og kvalitetsbedømmelse), en passende regulering af deres konkrete arbejdsvilkår samt en effektiv håndhævelse af reglerne, herunder tilstrækkelig inspektion fra de offentlige myndigheders side. ØSU er ikke tilfreds med den hidtidige gennemførelse af EU's sikkerhedslovgivning på dette område og anmoder Kommissionen om at arbejde tæt sammen med de nationale myndigheder om at forbedre situationen og, såfremt et sådant samarbejde ikke medfører nogen væsentlige fremskridt på kort sigt, fremlægge forslag, som kan løse disse problemer.

6.7. Visse medlemsstater har allerede registre over bygninger indeholdende asbest (Frankrig, Holland og Tyskland), eller har indsamlet relevante oplysninger. Som et første tiltag kunne Kommissionen undersøge de bagvedliggende motiver og erfaringerne med disse bestræbelser på nationalt niveau samt foretage en evaluering af registrets konkrete nytteværdi. ØSU opfordrer på dette grundlag Kommissionen til at undersøge de praktiske aspekter af et forslag om, at der i hver medlemsstat oprettes et register over asbestholdige bygninger og installationer.

6.8. Der er også brug for national lovgivning, som pålægger bygningsejere i samarbejde med beboere at konstatere, om der er asbest i deres bygninger, hvilket via undersøgelser o.l. kan sikre, at ingen arbejdstager påbegynder et arbejde uden at vide, om der er asbest til stede.

6.9. Hvad angår fjernelse og deponering anerkender ØSU, at der er store mængder asbest til stede i EU's bebyggede miljø

inklusive arbejdspladser og boliger. De steder, hvor asbesten holdes under effektiv kontrol, bør det prioriteres højere at tage fat på andre asbestholdige materialer under mere usikre forhold, hvor der er stor fare for, at arbejdstagere eller offentligheden kan være udsat for fibre. Den første prioritering bør derfor være at fjerne eller reparere ødelagt asbest og vente med at fjerne asbest, der fortsat er forseglet, indtil man har fjernet de farligste kilder. Dette indebærer, at man de steder, hvor asbesten er intakt, indtil videre ikke bør fjerne den, eftersom de risici, der er forbundet med dette arbejde, er lige så store som risiciene ved ikke at fjerne asbesten.

Når asbesten fjernes, er det imidlertid vigtigt, at den fjernes på en sikker måde og deponeres under tilstrækkelig hensyntagen til arbejdstagernes og miljøets beskyttelse. Fjernelse af asbest bør altid indebære evakuering af medarbejdere, der ikke deltager i fjernelsen, brug af et system med udstedelse af arbejdstilladelser før, under og efter fjernelsen, godkendelse og overvågning af de virksomheder, der står for fjernelsen, samt mere effektive praktiske beskyttelsesforanstaltninger for de arbejdstagere, der fjerner asbest, end de ovenfor skitserede foranstaltninger for arbejdstagere, som vedligeholder den.

6.10. Det er særdeles vigtigt, at der udvikles effektive foranstaltninger til at forhindre videresalg og genbrug af asbestholdige materialer.

6.11. Ud over forslaget i punkt 6.5 ovenfor ser ØSU gerne, at Kommissionen træffer nye foranstaltninger til at reducere arbejdstagernes risici. Forslagene bør omfatte:

- stramning af grænseværdierne for eksponering,
- uddannelses tilbud og information til arbejdsgivere, arbejdstagere og den brede offentlighed (herunder til unge),
- obligatoriske undersøgelser skal foretages af bygningsejerne ved nedrivning eller vedligeholdelse for at konstatere, om der er asbest til stede,
- oplysningskampagner om mere sikre erstatningsprodukter, aktiv fremme af brugen af disse ad forskellige kanaler,
- oplysningskampagner om de risici, der er forbundet med brugen af erstatningsprodukter.

ØSU håber og forventer, at Kommissionens tjenesteenheder på området har tilstrækkelige ressourcer til at klare disse opgaver.

6.12. ØSU henleder opmærksomheden på de meget specielle problemer i forbindelse med militærpersonel. ØSU frygter, at gældende EU-lovgivning ikke beskytter dem tilstrækkeligt, og opfordrer Kommissionen til at udvikle forslag til, hvordan situationen kan forbedres.

6.13. Kommissionen bør aktivt støtte forskning i de sundheds- og sikkerhedsfarer, som brug af alternativer til asbest udsætter arbejdstagere og den brede offentlighed for.

6.14. I visse medlemsstater er der sket en interessant udvikling hvad angår anerkendelse af asbestrelaterede sygdomme som erhvervssygdomme og kompensationsordninger til gavn for ofrene eller de efterladte. Mesotheliom anerkendes af EU, Verdenssundhedsorganisationen og flertallet af medlemsstater som en erhvervssygdom. Andre asbestrelaterede sygdomme anerkendes generelt som erhvervssygdomme. Visse lande har registre over mesotheliom-ramte, men kun få har registre over andre kræftsygdomme, der er forårsaget af asbest. ØSU anmoder på denne baggrund Kommissionen om at tage sin henstilling til medlemsstaterne af 22. maj 1990 om vedtagelse af en europæisk liste over erhvervssygdomme op til fornyet overvejelse for at undersøge, om det er nødvendigt at stramme kravene.⁽¹⁾

6.15. Nylige tiltag i medlemsstaterne med henblik på at forbedre lovgivningen vedrørende arbejdstageres sikkerhed og sundhed har ikke blot resulteret i strengere retlige instrumenter, men også i udvikling af »blød lovgivning« og adfærdskodekser. Som eksempler kan nævnes praktiske »trin for trin« vejledninger om fjernelse af asbestholdige materialer fra bygninger, der både behandler teknisk sikkerhed, arbejdssikkerhed og sundhedsaspekter, og som er udviklet af arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer inden for de enkelte erhvervssektorer. ØSU anbefaler Kommissionen at stimulere en tilsvarende udvikling på europæisk niveau, parallelt med EU-lovgivningen.

6.16. ØSU er særdeles bekymret over de mulige konsekvenser af den klage, som Canada har indgivet i Verdenshandelsorganisationen over Frankrigs chrysotilforbud. ØSU er meget overrasket over, at der hidtil slet ikke har været nogen offentlig debat om dette spørgsmål i EU. ØSU opfordrer Kommissionen til at åbne denne debat med en kritisk evaluering af den canadiske klage. ØSU opfordrer Rådet til at vedtage en erklæring, der i kraftige vendinger støtter Frankrig.

6.17. Med henvisning til ØSU's udtalelse fra 1995 om forholdet mellem EU og ILO foreslås det, at Kommissionen snarest muligt tager initiativ til et samarbejde med medlemsstaterne for at få de 10 medlemsstater, der endnu ikke har ratificeret ILO-konvention nr. 162 om sikkerhed i forbindelse med brugen af asbest, til at gøre det inden for den nærmeste fremtid. Visse dele af ILO's henstilling nr. 172 kan muligvis bruges i fremtidig EU-lovgivning og/eller blød lovgivning.

⁽¹⁾ Jf. ØSU's initiativudtalelse om »Arbejdsmedicin«, EFT C 307 af 19.11.1984, s. 28.

6.18. ØSU anser det for logisk, at Kommissionen på nuværende tidspunkt og i betragtning af den nye udvikling inden for EU-lovgivningen (det foreslåede forbud) ser med friske øjne på de miljøpolitiske instrumenter på området.

6.18.1. Et vigtigt spørgsmål er fremme af alternative teknologier til behandling af asbestholdigt affald. Almindeligvis bortskaffes sådant affald ved kontrolleret deponering. I visse lande anvendes eller udvikles der for øjeblikket teknologier til behandling af asbesten ved høje temperaturer eller kemiske processer med henblik på at ødelægge asbestfibrestrukturen. Disse teknologier er i dag meget dyrere end deponering. Visse medlemsstater støtter forskning og udvikling inden for miljøteknologi af denne art. ØSU anser det for vigtigt, at Kommissionen også engagerer sig i dette spørgsmål.

6.18.2. ØSU henleder også Kommissionens opmærksomhed på problemerne i forbindelse med fremstillingen af granuleret stenfyld, som der anvendes store mængder af til vejunderlag. Dette materiale indeholder ofte asbest, selv om der gælder strenge regler for nedrivning. ØSU håber, at Kommissionen vil støtte forskning i de sundhedsrisici, der er forbundet hermed, og i udvikling af normaliserede og godkendte målemetoder for asbest i nedrivningsaffald og granuleret stenfyld. Hvis resultaterne viser, at der er et behov for EU-tiltag, forventer ØSU, at Kommissionen fremlægger forslag, herunder bestemmelser om importeret materiale.

6.18.3. I flere EU-lande er asbestaffald i mange år blevet (og bliver muligvis fortsat) anvendt til vedligeholdelse af landeveje i nærheden af (tidligere) asbestcementfabrikker. Kommissionen bør tilskynde medlemsstaterne til at undersøge disse forhold og træffe passende foranstaltninger.

6.19. For så vidt angår optagelsen af nye medlemsstater i EU gør ØSU Kommissionen opmærksom på de asbestrelaterede problemer, som disse står over for, herunder navnlig situationen i Central- og Østeuropa. Kommissionen bør indlede en diskussion med disse landes regeringer om de ovenfor diskutererede problemer og strategier med henblik på at udarbejde en fortegnelse over deres asbestrelaterede problemer og nuværende politikker på området. På basis af en sådan fortegnelse kan der udvikles forskellige former for samarbejde mellem EU og ansøgerlandene, f.eks. med henblik på udarbejdelse af ny lovgivning og navnlig den praktiske gennemførelse af denne nye lovgivning.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om anden ændring af direktiv 89/655/EØF om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af arbejdsudstyr under arbejdet (andet særdirektiv i henhold til artikel 16 i direktiv 89/391/EØF)«

(1999/C 138/10)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 18. december 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 118 A at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovenævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Beskæftigelse, Sociale og Arbejdsmarkeds-mæssige Spørgsmål og Borgerrettigheder, som udpegede Renata Polverini til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 4. marts 1999.

Det Økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 25. marts 1999, følgende udtalelse med 81 stemmer for, 22 imod og 14 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Forslaget til direktiv indebærer en ændring af direktiv 89/655/EØF⁽¹⁾ om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes brug af arbejdsudstyr under arbejdet. Der er tale om at integrere visse aspekter vedrørende arbejdsudstyr, som ikke blev medtaget af Rådet, da direktivet blev ændret første gang med direktiv 95/63/EF⁽²⁾.

1.2. Formålet med forslaget, som bygger på traktatens artikel 118, er at forbedre sikkerheds- og sundhedsniveauet i forbindelse med anvendelse af arbejdsudstyr ved udførelse af midlertidigt arbejde i højden og således bidrage til en væsentlig nedbringelse af antallet af fald. Statistikker over ulykker, der er forbundet med fald fra højder, (og som tegner sig for omkring 10 % af alle arbejdsulykker) har bekræftet, at denne form for arbejde udsætter arbejdstagerne for store risici.

1.3. Kommissionen anfører, at stiger og stilladser er den mest benyttede form for arbejdsudstyr til udførelse af midlertidigt arbejde i højden, og at arbejdstagernes sikkerhed afhænger af arbejdets tilrettelæggelse, de tekniske specifikationer for udstyret samt procedurer og instrukser for brugen af det.

1.4. På baggrund heraf gives der i bilaget til forslaget en række anvisninger mht. valg og anvendelse af arbejdsudstyr i form af adgangveje og opholdssteder til udførelse af arbejde i højden med særlig vægt på anvendelse af stiger samt opstilling og nedtagning af stilladser.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU godkender Kommissionens forslag og er enig i, at der er behov for at beskytte arbejdstagere, som anvender arbejdsudstyr til udførelse af midlertidigt arbejde i højden, idet fald fra højder er et alvorligt problem.

2.2. ØSU fremsætter dog nogle forslag til en forbedring af terminologien, som på visse punkter er upræcis. Hovedsigtet er dog fortsat at sikre en effektiv beskyttelse af arbejdstagerne gennem et højere beskyttelsesniveau i forbindelse med arbejdets tilrettelæggelse, som bør baseres på præcise tekniske krav til arbejdsudstyret og sikre arbejdsprocedurer.

2.2.1. I dette øjemed understreger ØSU, at en nedbringelse af antallet af ulykker kræver en drastisk indsats mht. arbejdets tilrettelæggelse, først og fremmest ved at indføre mere præcise »skriftlige arbejdsprocedurer« med specifikke forskrifter, oplysninger om krav til udstyret (løse stiger og stilladser) og brugsanvisninger.

2.3. I den forbindelse, og på linje med hvad der anføres i direktiv 89/391/EØF⁽³⁾ om forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, insisterer ØSU på, at kun arbejdstagere, der har fået passende instrukser, sættes til at anvende arbejdsudstyr, som frembyder en specifik risiko, f.eks. det udstyr, der anvendes ved udførelse af arbejde i højden (stilladser osv.).

2.4. ØSU henstiller at Kommissionen opfordrer medlemslandene til at indføre et præmieringssystem for at sikre gennemførelsen af sundhedsbeskyttelsesforanstaltninger i SMV, især med hensyn til oplæring af personalet i anvendelse af arbejdsudstyret.

⁽¹⁾ EFT L 393 af 30.12.1989, s. 13 — ØSU's udtalelse EFT C 318 af 12.12.1988, s. 26.

⁽²⁾ EFT L 335 af 30.12.1995, s. 28 — ØSU's udtalelse EFT C 397 af 31.12.1994, s. 13.

⁽³⁾ EFT L 183 af 29.06.1989, s. 1 — ØSU's udtalelse EFT C 175 af 4.7.1988, s. 22.

2.5. I betragtning af den udstrakte anvendelse af stilladser i virksomheder, som udfører bygnings-, nedrivnings- og vedligeholdelsesopgaver, opfordrer ØSU Kommissionen til at udarbejde mere detaljerede retningslinjer for stilladskonstruktion, herunder en teknisk beskrivelse, instrukser og monteringsdiagrammer.

2.5.1. Beskrivelsen kan bl.a. omfatte oplysninger om:

- stilladsets elementer, deres dimensioner og tolerancegrænser samt en generel skitse
- de anvendte materialers modstandsdygtighed og sikkerhedskoefficienterne for de enkelte materialer
- de belastningsforsøg, de forskellige elementer har været igennem
- konstruktionsberegninger under forskellige arbejdsbetinger
- forskrifter for belastningsafprøvning af stilladset
- opstilling, brug og nedtagning af stilladset med henblik på at undgå fald, faldende genstande, belastningsskader og lignende
- typeplan for stilladser med angivelse af den maksimalt tilladte belastning og stilladshøjde samt mindst tilladte dækbredde, hvor det ikke er nødvendigt med beregninger ved hver ibrugtagning.

3. Særlige bemærkninger⁽¹⁾

3.1. Bilag. Stk. 4.1.1, første afsnit: »tilstrækkeligt« ændres til »passende«.

3.1.1. For at fjerne faldrisikoen skal beskyttelsesniveauet for arbejdstagerne naturligvis ikke være »tilstrækkeligt«, men »passende«.

3.2. Stk. 4.1.1, andet afsnit: ingen ændringer på dansk.

3.3. Stk. 4.1.2: afsnittet affattes således:

»Brug af **løs**⁽²⁾ stige som arbejdsstation for udførelse af arbejde i højden skal **være nøje begrænset** (begrænses) til situationer, hvor brugen er så kortvarig og risikoen så ringe, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at bruge andet, mere sikkert arbejdsudstyr.«

3.3.1. Det bør understreges, at løse stiger ikke er beregnet til at blive anvendt som arbejdsstation, men kun som et redskab til at bevæge sig op og ned ad.

(1) NB: de foreslåede ændringer af Kommissionens tekst er i kursiv og skrevet med fede typer. I parentes er anført den tekst, der udgår eller erstattes.

(2) Udstyr for adgang til højere eller lavere beliggende arbejdsstationer.

3.4. Stk. 4.1.4: afsnittet affattes således:

»Ud fra hvilken type arbejdsudstyr der er valgt på baggrund af ovenstående, skal **det fastsættes** (der tages stilling til), hvilke forholdsregler der vil egne sig bedst til at reducere de **risici, der er forbundet med at anvende udstyret** (de med arbejdet forbundne risici). **Først og fremmest** (Om nødvendigt) skal der installeres kollektive **faldsikringsanordninger**. Disse anordninger skal være indrettet på en sådan måde og have den fornødne styrke til, at de kan hindre eller standse fald fra højder og **i videst muligt omfang** (så vidt muligt) modvirke, at arbejdstagerne kommer til skade. Sikringsanordningerne må kun være gennembrudt på steder med adgang til og fra stiger.«

3.4.1. Det er også på sin plads at henvise til bestemmelsen i artikel 6 i rammedirektiv 89/391/EØF om, at »foranstaltninger til kollektiv beskyttelse« skal gå forud for »foranstaltninger til individuel beskyttelse«, som kun har en supplerende funktion.

3.5. Stk. 4.1.5 tilføjes:

»For at skabe trygge arbejdsbetingelser bør brugerne have adgang til en vejledning vedrørende opstilling, brug og nedtagning af de nødvendige stilladser og stiger. Denne vejledning skal løbende føres ajour.«

3.6. Stk. 4.2.1: afsnittet affattes således:

»Stiger opstilles på en sådan måde, at deres stabilitet er sikret under brugen. Løse stiger skal støtte på et stabilt, bæredygtigt, fast og vandret underlag. Hængestiger, bortset fra stiger ophængt i reb, skal fastgøres forsvarligt, så de ikke kan forskubbe sig (og så svingninger undgås).«

3.7. Stk. 4.2.2: afsnittet affattes således:

»Løse stiger sikres mod udskridning før ibrugtagning, enten ved at vangerne fastgøres foroven eller forneden eller ved hjælp af en skridsikker anordning eller ved hjælp af en anden lige så effektiv metode. Først og fremmest skal der gøres alt, hvad der er teknisk muligt, for at fastgøre stigen stabilt. **Hvis dette er helt umuligt, skal en person stå ved foden af stigen og holde den. Håndbetjente stiger skal være af en sådan længde, at vangerne rager tilstrækkeligt langt ud over adgangsplatformen.** Sektionerne i stiger bestående af flere sektioner **skal fastgøres** (må ikke kunne bevæge sig i forhold til hinanden) under brugen. (Mobile) **Løse** stiger sikres inden ibrugtagning.«

3.7.1. Det er ofte umuligt at fastgøre en stige. For at forhindre nedstyrtning er det i sådanne tilfælde vigtigt, at en person holder stigen, når arbejdstageren går op og ned ad den.

3.8. Stk. 4.3.2: afsnittet affattes således:

»**Sagkyndige medarbejdere udarbejder** (der udarbejdes) en vejledning i opstilling, nedtagning og anvendelse under hensyn til kompleksiteten **og højden** af det valgte stillads. Vejledningen kan være en (standard) **generel** vejledning suppleret med oplysninger om særlige detaljer vedrørende det konkrete stillads.«

3.8.1. Stilladser bør opstilles i overensstemmelse med fabrikantens tegninger eller, i tilfælde af andre stilladskonstruktioner, efter forud fastsatte anvisninger, udarbejdet af sagkyndige medarbejdere, som ligeledes udarbejder en sikkerhedsplan for anvendelsen.

3.9. Stk. 4.3.3: efter »effektiv metode« indføjes følgende punktum:

»**Stilladset skal være passende afstivet såvel på langs som på tværs.**«

3.10. Stk. 4.3.4: afsnittet affattes således:

»Stilladsgulvet skal være dimensioneret under hensyn til arbejdets art, og således at arbejdstagerne kan færdes på det uden risiko. Gulvet skal være fuldkomment sikkert, og dets tykkelse skal derfor være afpasset efter afstanden mellem støttepunkter og den belastning, det udsættes for. **De planker, som stilladsgulvet består af, må ikke kunne forskubbe sig og skal slutte tæt sammen og ligge helt op til arbejdsfladen. Alle frie sider af stilladsgulvet skal omgives af et gelænder.** (Stilladsgulvet monteres således, at dets elementer ikke kan forskubbe sig ved normal brug). Der må ikke være uforsvarlige mellemrum mellem de elementer, der udgør gulvet, og de vertikalt placerede kollektive **sikkerhedsanordninger. Både gelænderet og fodbrættet skal være fæstnet til vangernes inderside. Afstanden**

mellem stilladsgulvet og murværket skal være så lille, at risikoen for nedstyrtning er fjernet.«

3.10.1. For at beskytte arbejdstagerne effektivt mod risikoen for nedstyrtning bør kravene til stilladsgulvet, plankebelægninger og gelænderet være nøje specificeret, så virksomhederne ikke fortolker bestemmelserne efter eget skøn.

3.11. Stk. 4.3.6: afsnittet affattes således:

»Stilladser må kun opstilles, nedtages og ændres i større omfang under ledelse af en sagkyndig person. Arbejdet skal desuden udføres af arbejdstagere, der er oplært til at udføre denne type arbejde. Denne oplæring omfatter læsning af opstillings- og nedtagningsvejledninger, sikkerhed under opstilling, nedtagning og ændring af de pågældende stilladser, forebyggelse af risici for nedstyrtning af personer eller genstande, **arbejdsprocedurer for anvendelse af individuelle beskyttelsesanordninger, effekten af ændringer i vejrforholdene eller af dårligt vejr, belastningskoefficienter og alle andre risici, som ovennævnte operationer kan indebære. En sagkyndig medarbejder** (Den sagkyndige) og de pågældende arbejdstagere **skal** (er) under arbejdet **være** i besiddelse af den opstillings- og nedtagningsplan, der er omtalt i punkt 4.3.2 dette bilag, samt en vejledning vedrørende opstilling, brug og nedtagning.«

3.11.1. Det bør understreges, at opstilling og nedtagning skal foretages af kvalificeret personale og koordineres af en tilsynsførende, i overensstemmelse med opstillingsvejledningen og procedurene.

3.12. Stk. 4.3.7: afsnittet affattes således:

»Når det i forbindelse med udførelsen af en særlig arbejdsopgave er nødvendigt midlertidigt at fjerne en kollektiv faldsikringsanordning, træffes der til erstatning herfor andre effektive foranstaltninger **og sikre arbejdsprocedurer.**«

3.12.1. I forbindelse med alle farlige operationer — hvor arbejdsprocessen nødvendiggør en indskrænkning af de kollektive beskyttelsesforanstaltninger — skal arbejdsgiveren anvende »skriftlige arbejdsprocedurer« vedrørende anvendelse af individuelle beskyttelsesanordninger (f.eks. sikkerhedssele i situationer, hvor arbejdstagere risikerer at falde ned) for at mindske risikoen.

Bruxelles, den 25. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om:

- »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, således at sektorer og aktiviteter, der var udelukket fra direktivet, bliver omfattet«,
- »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører«, og
- »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om håndhævelse af søfareres arbejdstid på skibe, der anløber EU-havne«⁽¹⁾

(1999/C 138/11)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 23. december 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 75, 118 A og 84, stk. 2, at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om de ovennævnte emner.

Det forberedende arbejde henvistes til Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Joseph Konz til ordfører og Carlos Ribeiro til medordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 9. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 25. marts 1999, følgende udtalelse med 72 stemmer for, 33 imod og 6 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. De generelle arbejdstidsbestemmelser er fastsat i direktiv 93/104/EF⁽²⁾. Visse sektorer og aktiviteter er udelukket fra direktivets anvendelsesområde, nemlig lufttransport, søtransport, jernbanetransport, vejtransport, sejlads ad indre vandveje, havfiskeri og andre aktiviteter på havet samt aktiviteter, der udøves af læger under uddannelse.

1.2. Kommissionen har derfor ved flere lejligheder⁽³⁾ forpligtet sig til at tage initiativer vedrørende de sektorer og aktiviteter, der ikke er omfattet af direktivet.

1.3. Den 15. juli 1997 vedtog Kommissionen således en hvidbog⁽⁴⁾ om de sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet. Hvidbogen blev betragtet som første runde i en formel høring vedrørende arbejdstiden inden for de sektorer og aktiviteter, der ikke er omfattet af direktivet. Hvidbogen omhandlede udelukkelsens art og omfang, problemets omfang, den retlige og overenskomstmæssige situation i medlemsstaterne samt de initiativer, der var taget. De enkelte sektorer blev analyseret, og der blev foretaget en vurdering af de enkelte sektors og aktiviteters særlige aspekter og problemer.

1.4. Efter at have modtaget reaktionerne på hvidbogen iværksatte Kommissionen den 31. marts 1998 anden runde af høringsprocessen vedrørende indholdet af det planlagte forslag. Kommissionen gik fortsat ind for den »differentierede« metode.

1.5. Efter høringsrunden intensiveredes drøftelserne mellem arbejdsmarkedets parter i de fleste af de berørte paritetiske udvalg. På nogle områder nåede man frem til formelle aftaler, mens det viste sig umuligt på andre (i vejtransportsektoren).

1.6. I det foreliggende dokument, der i vid udstrækning tager højde for de aftaler, der er indgået mellem arbejdsmarkedets parter, gøres der rede for Kommissionens planer for beskyttelse af de arbejdstagere, der ikke hidtil har været omfattet af direktiv 93/104/EF med hensyn til de skadelige virkninger, som overdrevent lange arbejdstider, utilstrækkelig hvile, natarbejde eller et uregelmæssigt arbejdsmonster har på deres sundhed og deres egen sikkerhed samt på andres velbefindende og sikkerhed.

1.7. Kommissionen foreslår følgende tiltag:

1.7.1. Tværgående foranstaltninger

— Meddelelse om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de udelukkede sektorer og aktiviteter, og

— forslag til direktiv om ændring af direktiv 93/104/EF.

Forslaget sigter mod at udvide direktivets anvendelsesområde, så det omfatter alle ikke-mobile arbejdstagere, herunder læger under uddannelse og offshorearbejdere samt mobile arbejdstagere i jernbanesektoren. Endvidere indføres der visse bestemmelser for andre mobile arbejdstagere.

⁽¹⁾ EFT C 43 af 17.2.1999, s. 1-25.

⁽²⁾ Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18). ØSU's udtalelse: EFT C 60 af 8.3.1991, s. 26.

⁽³⁾ Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet — SEK(93) 1054 endelig udg. af 7. juli 1993 og Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Socialt handlingsprogram på mellemlangt sigt 1995-1997 (KOM(95) 134 endelig udg.).

⁽⁴⁾ KOM(97) 334 endelig udg. — ØSU's udtalelse: EFT C 157 af 25.5.1998, s. 74.

1.7.2. Sektorspecifikke foranstaltninger

a) Et direktiv for vejtransportsektoren

- Forslag til direktiv med specifikke arbejdstidsbestemmelser for vejtransportsektoren. Dette direktiv tjener tre vigtige formål:
 - sikring af et socialt beskyttelsesniveau, der svarer til niveauet i de andre sektorer med mobile arbejdstagere,
 - beskyttelse af alle vejbrugeres sundhed og sikkerhed,
 - fjernelse af unfair konkurrence på det indre transportmarked.

b) To direktiver og en henstilling for søtransportsektoren

- Forslag til direktiv om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, der er indgået af ECSA og FST,
- forslag til direktiv om håndhævelse af søfarendes arbejdstid på skibe, der anløber EU-havne, og
- henstilling om ratificering af ILO-konvention nr. 180 (1996) samt af protokollen fra 1996 vedrørende ILO-konvention nr. 147 (1976).

Disse tre dokumenter er i det store og hele baseret på konklusionerne i aftalen af 30. september 1998 mellem arbejdsmarkedets parter og på de internationale arbejdstidsbestemmelser.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Kommissionens forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, således at visse sektorer og aktiviteter, der var udelukket fra direktivet, under visse omstændigheder bliver omfattet af direktivet, og Kommissionens forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører er ligesom direktiv 93/104/EF baseret på EF-traktatens artikel 118 A. I denne artikel er det fastsat, at medlemsstaterne skal:

»forbedre navnlig arbejdsmiljøet for at beskytte arbejdstagernes sikkerhed og sundhed...«.

2.2. Hvad angår overholdelse af subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne minder Kommissionen med rette om EF-Domstolens dom af 12. november 1996⁽¹⁾ vedrørende Det

Forenede Kongeriges anmodning om annullation af arbejdstidsdirektivet. Domstolen erklærede, at:

»Eftersom Rådet har konstateret, at det er nødvendigt at forbedre det eksisterende niveau for beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed og at harmonisere vilkårene på dette område på et stadigt stigende niveau, forudsætter virkeliggørelsen af et sådant mål ved hjælp af minimumsforskrifter nødvendigvis en fællesskabsforanstaltning.«

»(...) de midler, der bringes i anvendelse, er egnede til at virkeliggøre det tilstræbte mål og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at virkeliggøre dette.«

Da principperne i disse direktivforslag ikke går længere end bestemmelserne i direktiv 93/104/EF, støtter ØSU Kommissionens tiltag og henstiller, at Rådet hurtigst muligt lovgiver på dette område.

ØSU støtter også Kommissionens ønske om at indarbejde de selvstændige chauffører, der kører bus eller tunge erhvervskøretøjer, i det specifikke forslag om vejtransport på samme niveau som de fastansatte chauffører, dvs. i lighed med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, for at beskytte deres sundhed og sikkerhed. Dette tiltag vil samtidig forbedre færdselssikkerheden, og man vil kunne mindske den konkurrenceforvridning, der skyldes transportvirksomhedernes markante opsplitning i mindre enheder.

2.3. Allerede den 18. december 1990 vedtog ØSU med stort flertal en udtalelse⁽²⁾ om det første direktivforslag, som ikke indeholdt udelukkelser. ØSU støttede hensigterne i Kommissionens forslag samtidig med, at det søgte at skærpe dem ved gentagne gange at henvise til ILO's normer på området.

2.4. Derfor støttede ØSU syv år senere i sin udtalelse af 26. marts 1998⁽³⁾ om »Kommissionens hvidbog om sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet« Kommissionens bestræbelser på at indføre minimumsforskrifter for at sikre et fælles niveau for sundhed og sikkerhed i arbejdstiden for arbejdstagerne i de sektorer og aktiviteter, der endnu er udelukket fra Rådets direktiv 93/104/EF.

2.5. I lighed med Kommissionen gik ØSU ind for en differentieret model, der gik ud på at:

- udvide alle bestemmelser i direktiv 93/104/EF, så de omfattede alle »ikke-mobile« arbejdstagere;

⁽¹⁾ Domstolens dom af 12. november 1996 (Det Forenede Kongerige og Nordirland mod Rådet for Den Europæiske Union — Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden — annullationssøgsmål), sag C-84/94 — Samling af afgørelser 1996, s. I-5755.

⁽²⁾ EFT C 60 af 8.3.1991, s. 26.

⁽³⁾ FT C 157 af 25.5.1998, s. 74.

— indarbejde alle »mobile« arbejdstagere (herunder også havfiskerne) og arbejdstagere, der udøver »andre aktiviteter på havet« i bestemmelserne i direktiv 93/104/EF vedrørende:

- fire ugers årlig ferie med løn,
- helbredsundersøgelser for natarbejdere,
- garanti for passende hvileperioder og
- et loft over det årlige antal arbejdstimer;

— indføre specifik lovgivning for alle sektorer og aktiviteter om arbejdstid og hvileperioder for »mobile« arbejdstagere og med den nødvendige tilpasning for de arbejdstagere, der udøver »andre aktiviteter på havet«.

2.6. På daværende tidspunkt håbede ØSU, at arbejdsmarkedets parter på transportområdet og inden for havfiskeri ville nå frem til en aftale. Derfor insisterede ØSU på, at Kommissionen fortsatte sit arbejde med at involvere arbejdsmarkedets parter i de forskellige »paritetiske udvalg«, samtidig med at man fremhævede de krav, som de nye regler skulle leve op til.

De nye regler bør:

- 1) have et direktivs bindende karakter;
- 2) gælde for alle berørte personalegrupper, og dermed også nye operatører i sektoren;
- 3) ikke kunne tjene som grund til at forringe de aktuelle arbejdsvilkår;
- 4) indeholde bestemmelserne om mulige og nødvendige undtagelser i direktiv 93/104/EF;
- 5) respektere nærhedsprincippet, således at ovennævnte undtagelser kan forhandles i de fora og ad de kanaler, der hidtil har været benyttet i de forskellige medlemsstater;
- 6) gennemføres samtidigt for at undgå en ødelæggende konkurrence mellem transportformerne som følge af forskellige regler for arbejdstagerne på sundheds- og sikkerhedsområdet;
- 7) fremhæve fordelene for befolkningen som helhed, idet træthed som følge af for lange arbejdstider udgør en reel og direkte risiko for andres velvære og sikkerhed.

2.7. I dag kan ØSU konstatere, at der udelukkende er indgået formelle overenskomster inden for jernbane- og søtransport. ØSU beklager dybt, at arbejdsmarkedets parter på trods af de intensive forhandlinger i »Det Paritetiske Udvalg for Vejtransport« ikke kunne enes om en aftale på det sidste møde den 30. september 1998, selvom der var enighed på mange punkter.

2.8. ØSU havde anbefalet en kort tidsfrist for afslutningen af forhandlingerne mellem arbejdsmarkedets parter og havde samtidig anmodet Kommissionen om hurtigst muligt at forelægge Rådet konkrete forslag på arbejdstidsområdet for at sikre en effektiv beskyttelse af sundheden og sikkerheden blandt arbejdstagerne i de udelukkede sektorer og samtidig bevare tilstrækkelig fleksibilitet til at give virksomhederne en passende handlefrihed. ØSU glæder sig derfor over Kommissionens effektivitet og dens klare, relevante og afbalancerede forslag, der i det store og hele opfylder de krav, ØSU stiller ovenfor.

2.9. Undtagelsen i artikel 17, stk. 1, litra a), i direktiv 93/104/EF for personale med ledelsesfunktioner eller andet personale, der har beføjelse til at træffe selvstændige beslutninger, synes ikke at blive berørt af Kommissionens forslag. ØSU foreslår derfor, at dette spørgsmål tages op, når resultaterne af den igangværende undersøgelse af arbejdstiden for ledende personale i Europa foreligger. Det skal undgås, at denne kategori af arbejdstagere som den eneste forbliver udelukket fra det generelle arbejdstidsdirektiv.

2.10. Endelig påpeger ØSU, at de generelle lovbestemmelser om kvinders arbejde, især under graviditet og barselsorlov, bevarer deres fulde gyldighed.

3. Sektorspecifikke bemærkninger

3.1. Jernbanetransport

3.1.1. I denne sektor enedes arbejdsmarkedets parter i »Det Paritetiske Udvalg for Jernbaner« allerede om en aftale den 18. september 1996 for at reintegrere alle jernbanearbejdere, ikke-mobile som mobile, i direktiv 93/104/EF under forbehold af en særlig undtagelse for lokomotivførere og konduktører.

3.1.2. Det glæder ØSU at, at de næsten 1 million arbejdstagere i denne vigtige transportsektor, der i sagens natur skal fungere 24 timer i døgnet og 7 dage om ugen, er omfattet af Kommissionens forslag til ændring af direktiv 93/104/EF. Disse arbejdstagere og de, der eventuelt ansættes af nye operatører i sektoren, der endnu i vid udstrækning er beskyttet af nationale love eller overenskomster med generel bindende virkning, vil i fremtiden være omfattet af EU-regler, der fastsætter minimumsforskrifter for arbejdstiden for at hindre en skadelig indvirkning på arbejdstagernes sundhed og sikkerhed som følge af:

- alt for lang arbejdstid,
- utilstrækkelig hviletid,
- natarbejde eller
- skiftende arbejdstider.

3.1.3. De generelle fordele, som befolkningen vil få af en sådan lovgivning, der medfører større sikkerhed i forbindelse med togkørsel, er indlysende. Det er almindeligt kendt, at træthed som følge af overdrevet lange arbejdstider udgør en reel og direkte ulykkesrisiko.

3.1.4. Forudsat at en fravigelse fra referenceperioden for anvendelsen af artikel 6 (maksimal ugentlig arbejdstid) ikke kan overstige 6 måneder (jf. artikel 17, stk. 4, 1. led), og at den nye artikel 17 b om mobile arbejdstagere ikke anvendes på arbejdstagere i jernbanesektoren, stiller ØSU sig positivt til alle forslag, idet de stemmer overens med den aftale, der er indgået mellem arbejdsmarkedets parter.

3.1.5. Arbejdsmarkedets parter har konkluderet, at en eventuel forlængelse af referenceperioden ud over de 6 måneder kunne få negative virkninger for virksomheder, der ved årets udgang ikke længere kan råde over et antal ansatte, fordi de har opbrugt deres arbejdstimer.

3.1.6. For at undgå misforståelser bør man i det nye stk. 7 »mobil arbejdstager«, som er tilføjet under artikel 2, slette udtrykket »ferroviaire« i den franske udgave og tilføje følgende i slutningen af artikel 17 (undtagelsesbestemmelser), stk. 2.1, litra a): »særligt hvad angår lokomotivførere og konduktører«.

3.2. Vejtransport

3.2.1. Vejtransportsektoren er af stor betydning for EU's økonomi, og ØSU er og bliver overbevist om, at man hurtigst muligt bør løse problemerne med tilrettelæggelse af arbejdstiden for de ca. 3,2 millioner mobile arbejdstagere, der udfører vejtransport »for andres regning«.

Selv om de ca. 3,5 millioner mobile arbejdstagere, der arbejder i virksomheder, som udfører transport »for egen regning«, allerede er omfattet af direktiv 93/104/EF, skal de behandles på lige fod med andre lønnede erhvervschauffører.

Således bør man også sikre de selvstændige chaufførers sundhed og sikkerhed gennem minimumsforskrifter for arbejdstiden. Når de kører bus eller tunge erhvervskøretøjer, drejer det sig om at garantere sikkerheden for passagererne, de transporterede varer samt de øvrige trafikanter. Samtidig vil alvorlige konkurrenceforvridninger, som hindrer det indre transportmarked i at fungere tilfredsstillende, blive afskaffet.

3.2.2. Endvidere bør vejtransportvirksomheder, der er hjemmehørende i en medlemsstat, beskyttes mod konkurrenceforvridning som følge af social dumping fra virksomheder i tredjelande med et lavt socialt niveau. EU har til opgave at sørge for, at ansøgerlandene straks og uden forbehold gennemfører gældende fællesskabsret og indfører kontrol og sanktioner på området. Hvis samtlige medlemsstater havde

ratificeret ILO-konvention nr. 153 (1979) om arbejdstid og hvileperioder (vejtransport), kunne man uden tvivl have undgået disse problemer og sikret en mere effektiv beskyttelse af de pågældende arbejdstagere samt en mere gennemsigtig og loyal konkurrence.

3.2.3. Endelig bør man sikre løsninger, der er socialt konstruktive, især inden for vejgodstransport, så man undgår alvorlige sociale konflikter og uacceptabel social dumping.

3.2.4. Endnu en gang beklager ØSU, at der ikke kunne indgås en aftale mellem arbejdsmarkedets parter i »Det Paritetiske Udvalg for Vejtransport« (se pkt. 2.6 ovenfor). På denne baggrund ønsker ØSU at lykønske Kommissionen, der meget hurtigt har forelagt Rådet sine egne forslag om tilrettelæggelse af arbejdstiden i vejtransportsektoren, således som ØSU foreslog i sin udtalelse af 26. marts 1998.

3.2.5. Der er først og fremmest tale om en udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 93/104/EF, således at samtlige ikke-mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren omfattes, og sektorens mobile arbejdstagere generelt set omfattes af direktivet.

3.2.6. Som anden etape foreslår Kommissionen et særligt direktiv, der skal gælde alle mobile arbejdstagere, der udfører transportaktiviteter, herunder også de mobile arbejdstagere i virksomheder, der udfører transport »for egen regning«. Selvstændige chauffører, der kører bus eller tunge erhvervskøretøjer, er også omfattet af dette direktivforslag, som supplerer arbejdstidsbestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85⁽¹⁾ om køretid og hvileperioder. Kommissionens nye forslag til Rådets direktiv (jf. artikel 1, stk. 4) medfører på ingen måde ændringer i denne forordning, der stadig vil finde anvendelse.

For at undgå misforståelser foreslår ØSU, at det nye stk. 7 »mobil arbejdstager«, som er tilføjet artikel 2 i direktiv 93/104/EF, udbygges med ordene »og for egen regning«, og at der tilføjes et nyt led:

»Hvad angår mobile arbejdstagere, der udfører aktiviteter inden for vejtransport, er minimumsforskrifterne vedrørende arbejdstiden omhandlet i et særligt direktiv i henhold til artikel 14 om "Mere specifikke fællesskabsbestemmelser".«

3.2.7. Som det præciseres, har Kommissionen i sine forslag indarbejdet de punkter, som arbejdsmarkedets parter har opnået enighed om. For at der kan ske fremskridt, fremlægger Kommissionen selv en række forslag på de punkter, hvor der er uenighed, og disse forslag skal vurderes sammen med de elementer, arbejdsmarkedets parter er nået til enighed om.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse sociale forhold inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1) — ØSU's udtalelse: EFT C 303 af 25.11.1985, s. 29, og EFT C 104 af 25.4.1985, s. 4.

3.2.8. I det særlige direktivforslag om mobile arbejdstagere inden for vejtransport foreslås bl.a.:

- en bredere definition af arbejdstid end den, der anvendes i den nuværende forordning, der udelukkende vedrører køre- og hviletid,
- en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på højst 48 timer over en referenceperiode på fire måneder og et absolut maksimum på 60 timers ugentlig arbejdstid,
- en pause på mindst 30 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på seks til ni timer, og en pause på mindst 45 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på mere end ni timer,
- en daglig hvileperiode på mindst 11 timer, som dog kan afkortes til 10 timer, forudsat at en anden hvileperiode inden for de efterfølgende 4 uger forlænges til mindst 12 timer som kompensation herfor,
- en ugentlig hviletid på 35 timer,
- en daglig arbejdstid for en natarbejder på højst 8 timer, dog på op til 10 timer, forudsat at gennemsnittet på otte timer pr. dag ikke overstiges over en periode på to måneder, og
- en strengere definition af natarbejde end i det generelle direktiv.

Samtidig fastsætter Kommissionen visse undtagelser:

- fra artiklerne 3 (maksimal ugentlig arbejdstid), 5 (hviletid) og 6 (natarbejdere) kan der vedtages undtagelser ved national lovgivning eller overenskomster eller kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, forudsat at de pågældende arbejdstagere indrømmes tilsvarende hvileperioder;
- fra artikel 3 (maksimal ugentlig arbejdstid), så referenceperioden for beregningen af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer forlænges fra 4 til 6 måneder, medmindre medlemsstaterne indrømmer en nedsættelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid til 39 eller 35 timer.

3.2.9. ØSU kan ikke acceptere en udvidelse til over 6 måneder af den firemåneders referenceperiode, som er fastlagt i artikel 3, stk. 1, til beregning af en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på maksimalt 48 timer, selvom medlemsstaterne indrømmer en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid.

Det, der gør sig gældende for »jernbanetransport« (se 3.1.5), gælder også for »vejtransport«: en udvidelse af referenceperioden til over 6 måneder kan have negative virkninger for virksomheder, der ved årets udgang ikke længere kan råde over et antal ansatte, fordi de har opbrugt deres arbejdstimer.

3.2.10. Efter ØSU's mening vil artikel 7, stk. 3, »undtagelser« være uden mening, hvis ikke tekstens ordlyd ændres til følgende:

»For rutekørsel med passagerer på en distance på under 50 km kan pauser (i den franske udgave slettes temps de battement) opdeles i perioder på mindst 15 minutters varighed ved undtagelse fra artikel 4. Disse pauser kan kombineres med kørepausen efter rutens tilbagelæggelse.«

Personbefordring i byområder er kendetegnet ved køretider, der afbrydes af pauser efter rutens tilbagelæggelse. Disse kørepauser, der er lønnede, svarer til tidsrummet mellem et køretøjs ankomst til endestationen og næste afgang.

3.2.11. Med hensyn til forslagene vedrørende »natperiode« (jf. artikel 2, litra 6) og »natarbejdere« (jf. artikel 6) mener ØSU, at det ville være hensigtsmæssigt at overveje en strammere definition af natarbejde for at undgå eventuelle skævheder, især i tyndtbefolkede lande.

3.2.12. Generelt stiller ØSU sig positivt over for Kommissionens forslag og opfordrer Rådet til hurtigst muligt at udfylde det juridiske tomrum på området.

3.3. Transport ad indre vandveje

3.3.1. ØSU beklager, at der ikke har været ført seriøse forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter i »Det Paritetske Udvalg for Transport ad de Indre Vandveje« og at der ikke har kunnet indgås en aftale (se 2.6 ovenfor).

3.3.2. På den baggrund glæder det ØSU, at Kommissionen har integreret de mobile arbejdstagere i direktiv 93/104/EF (se et nye stk. 7 under artikel 2), selvom bestemmelserne i artiklerne 3 (daglig hviletid), 4 (pauser), 5 (ugentlig hviletid) og 8 (natarbejdets varighed) ifølge den nye artikel 17 b ikke finder anvendelse. Til gengæld skal medlemsstaterne træffe de fornødne forholdsregler for at sikre, at disse arbejdstagere får ret til tilstrækkelig hvile.

3.3.3. Heller ikke her kan ØSU acceptere en udvidelse til over 6 måneder af den firemåneders referenceperiode, der er fastlagt i artikel 16, stk. 2, for anvendelsen af artikel 6, ifølge hvilken den gennemsnitlige arbejdstid i løbet af en syvdagesperiode ikke må overstige 48 timer inklusive overarbejde (se 3.1.4 og 3.2.9 ovenfor).

3.3.4. ØSU er positiv over for Kommissionens forslag og afventer de supplerende sektorspecifikke bestemmelser, der er under udarbejdelse i Kommissionens tjenestegrene (jf. det analytiske skema i bilaget til Kommissionens meddelelse af 18. november 1998).

3.4. Søtransport

3.4.1. Ud fra den betragtning, at den »europæiske aftale« om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, der er indgået mellem ESCA (European Community Shipowners' Association) og FST (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union) og underskrevet den 30. september 1998 er ved at blive gennemført i henhold til artikel 4, stk. 2, i aftalen om social- og arbejdsmarkedspolitikken ved Rådets beslutning efter forslag fra Kommissionen (i form af et direktiv), vil de søfarende, som defineret i denne aftale, være de eneste, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF.

3.4.2. Selvom ØSU ikke er blevet anmodet om at udtale sig om denne »europæiske aftale mellem parterne«, ønsker det alligevel at lykønske de pågældende faglige organisationer og opfordre Rådet til hurtigst muligt at give grønt lys for aftalens ikrafttræden.

3.4.3. ØSU støtter også Kommissionens henstilling af 18. november 1998 til medlemsstaterne om hurtigst muligt at ratificere ILO-konvention nr. 180 (1996) om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe samt protokollen af 1996 til ILO-konvention nr. 147 (1976) om minimumsnormer for handelsskibe, således at de kan træde i kraft. Dette skridt er nødvendigt for arbejdsmarkedets parter i denne sektor, som er helt åben for den internationale konkurrence, da en omgående ratifikation af den førnævnte protokol og konvention i vid udstrækning er en forudsætning for den »europæiske aftales« ikrafttræden.

3.4.4. Da søtransport er en aktivitet, der ikke er begrænset til et enkelt lands territorium under et enkelt lands lovgivning, men derimod er underlagt international lovgivning, hvis grundlæggende princip er retten til fri sejlads, er det af stor betydning, at internationale aftaler om maksimal arbejdstid og minimal hviletid overholdes, da det jo gælder arbejdstagernes sundhed og sikkerhed og skibssikkerheden til havs og i havn.

Medlemsstaterne skal i deres egenskab af flagstater indføre et system, der kan sikre, at ethvert skib, der er opført i deres registre, opfylder kravene i det direktiv, der tjener gennemførelsen af »den europæiske aftale« om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (se pkt. 3.4.1 ovenfor).

3.4.5. I henhold til ILO-konvention nr. 147 (1976) kan de medlemsstater, der har ratificeret ILO-konventionerne (se 3.4.3 ovenfor), træffe særlige forholdsregler for at sikre, at bestemmelserne i de konventioner, der er omtalt i protokollen til konvention nr. 147, håndhæves om bord på de skibe, der anløber deres havne — uanset skibenes flag eller registreringsland. De bør derfor også kontrollere sådanne skibe.

3.4.6. For at nå dette mål, som i øvrigt støttes af de faglige organisationer, der har underskrevet »den europæiske aftale« om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, foreslår Kommissionen en fælles indsats på EU-niveau. Kommissionen ønsker at skabe et harmoniseret system til at kontrollere, om skibene overholder arbejdstidsreglerne for søfarende, og fremlægger derfor et forslag til Rådets direktiv om håndhævelse af søfareres arbejdstid på skibe, der anløber EU-havne.

3.4.7. ØSU bifalder Kommissionens forslag om en EU-indsats og støtter direktivforslaget.

3.4.8. ØSU foreslår dog, at artikel 2 i direktivforslaget omformuleres, således at det sikres, at definitionen af »skib« kommer til at omfatte alle skibe, der anløber EU-havne, uanset flag, fordi det er af allerstørste betydning, at også skibe, der fører flag fra stater, der ikke har ratificeret ILO-konvention nr. 180 eller ikke er medlem af ILO, underkastes kontrol og overholder direktivet om arbejdstid i søfartssektoren.

3.5. Lufttransport

3.5.1. Med aftalen mellem arbejdsmarkedets parter indarbejdes lufttransportsektorens ikke-mobile arbejdstagere i direktiv 93/104/EF.

3.5.2. Da der stadig ikke foreligger nogen aftale om flyvetidsbegrænsninger mellem arbejdsmarkedets parter i »Det Paritetiske Udvalg for Civil Luftfart«, glæder det ØSU, at Kommissionen (som ØSU ønskede det i udtalelsen af 26. marts 1998) har medtaget de mobile arbejdstagere i denne meget dynamiske sektor i bestemmelserne i direktiv 93/104/EF (se i den forbindelse artikel 2, stk. 7).

3.5.3. Da bestemmelserne i artiklerne 3 (daglig hviletid), 4 (pauser), 5 (ugentlig hviletid) og 8 (natarbejdets varighed) ifølge den nye artikel 17 b ikke skal gælde for de mobile arbejdstagere, skal medlemsstaterne i henhold til selvsamme artikel 17 b træffe de fornødne forholdsregler for at sikre, at disse arbejdstagere får ret til tilstrækkelig hvile.

3.5.4. Heller ikke her kan ØSU acceptere en udvidelse til over 6 måneder af den fire måneders referenceperiode, der er fastlagt i artikel 16, stk. 2, for anvendelsen af artikel 6, ifølge hvilken den gennemsnitlige arbejdstid i løbet af en syv dagesperiode ikke må overstige 48 timer inklusive overarbejde (se 3.1.5 og 3.2.9 ovenfor).

3.5.5. I afventning af Kommissionens forslag til en EU-ordning for begrænsning af flyvetiderne, der bygger på sikkerhedsmæssige betragtninger (jf. punkt 40 og den analytiske oversigt, der er vedlagt Kommissionens meddelelse af 18. november 1998), understreger ØSU, at den nævnte ordning på lufttransportområdet skal suppleres med en passende beskyttelse af flypersonalets sundhed og sikkerhed.

I denne ånd bifalder ØSU, at arbejdsmarkedets parter har genoptaget forhandlingerne. De tilskyndes til hurtigst muligt at indgå en aftale, der kan sikre en fyldestgørende beskyttelse af de mobile arbejdstageres sundhed og sikkerhed i denne meget dynamiske sektor.

3.6. Havfiskeri

3.6.1. ØSU beklager, at arbejdsmarkedets parter ikke har kunnet indgå en aftale i »Det Paritetiske Udvalg for Fiskeri« (se pkt. 2.6 ovenfor).

3.6.2. På den baggrund bifalder ØSU, at Kommissionen har medtaget de mobile arbejdstagere i denne sektor, som rammes af flere dødsfald og ulykker under arbejdet end alle andre sektorer, i det nye stk. 7 i artikel 2 i direktiv 93/104/EF, selvom bestemmelserne i artiklerne 3 (daglig hviletid), 4 (pauser), 5 (ugentlig hviletid) og 8 (natarbejds varighed) ifølge den nye artikel 17 b ikke finder anvendelse. Til gengæld skal medlemsstaterne træffe de fornødne forholdsregler for at sikre, at disse arbejdere får ret til tilstrækkelig hvile.

3.6.3. ØSU kan heller ikke acceptere en udvidelse til over 6 måneder af den fire måneders referenceperiode, der er fastlagt i artikel 16, stk. 2, for anvendelsen af artikel 6, ifølge hvilken den gennemsnitlige arbejdstid i løbet af en syvdagesperiode ikke må overstige 48 timer inklusive overarbejde.

3.6.4. ØSU ser positivt på Kommissionens forslag og afventer de supplerende sektorspecifikke bestemmelser, der er under udarbejdelse i Kommissionens tjenestegrene (jf. det analytiske skema i bilaget til Kommissionens meddelelse af 18. november 1998).

3.7. Andre aktiviteter på havet (offshore)

3.7.1. ØSU støtter Kommissionen, der ønsker, at direktiv 93/104/EF skal gælde fuldt ud for arbejdstagere, der udfører »andre aktiviteter på havet« (se det nye stk. 8 »offshorearbejde« under artikel 2).

3.7.2. Forslaget til ændring af Rådets direktiv 93/104/EF tager højde for det særlige system med skifteholdsarbejde, som er nødvendigt i denne sektor.

3.7.3. ØSU har dog svært ved at følge Kommissionen, når denne gennem den nye artikel 17 a, stk. 3, vil give medlemsstaterne mulighed for at udvide referenceperioden i artikel 16, stk. 2, for anvendelsen af artikel 6, ifølge hvilken den gennemsnitlige arbejdstid i løbet af syv arbejdsdage ikke må overstige 48 timer inklusive overarbejde, fra 4 til 12 måneder for arbejdstagere, der primært udfører offshorearbejde.

3.8. Læger under uddannelse

3.8.1. Det er alment anerkendt, at udtrykket læger under uddannelse defineres som læger, der har afsluttet deres grundlæggende universitetsuddannelse og nu følger et videregående, specialiseret studium eller er under særlig (faglig) oplæring, og som samtidig som led i deres uddannelse udøver en aktivitet, hvor ansættelse i henhold til de nationale regler er påkrævet for at opnå anerkendelse eller autorisation som specialist eller som tilhørende en anden fagkategori med supplerende uddannelse.

3.8.2. Læger under uddannelse blev udelukket fra anvendelsesområdet i direktiv 93/104/EF. Ca. 270 000 læger i Europa blev dermed udelukket fra den beskyttelse, som direktivet giver⁽¹⁾. Disse læger må derfor leve med overdrevet lange arbejdstider, en ringe juridisk beskyttelse og uensartede regler i medlemsstaterne.

3.8.3. Situationen for disse læger kan opsummeres som følger:

- læger under uddannelse er en integreret del af lægetjenesterne;
- i de fleste tilfælde udfører de weekend- og natarbejde;
- selvom antallet af arbejdstimer, der udføres af læger under uddannelse, varierer mellem de forskellige lande og hospitaler, anslås det, at det oftest overstiger 54 timer om ugen;
- de udfører de samme opgaver som andre læger.

3.8.4. Læger under uddannelse befinder sig i en særlig prekær situation, fordi de ikke kan nægte at udføre de opgaver, de bliver pålagt og heller ikke kan påkalde sig rettigheder og forpligtelser, der kunne kollidere med deres overordnede interesser, da dette kunne påvirke evalueringen ved afslutningen af deres oplæringsperiode eller endda deres ansættelseskontrakt, som normalt er tidsbegrænset. Sygehusadministrationen har vænnet sig til at udnytte denne billige arbejdskraft maksimalt.

3.8.5. Når man beskæftiger sig med arbejdstiden for læger under uddannelse, bør man især være opmærksom på følgende to forhold:

- den reelle arbejdstid er den tid, lægen tilbringer på sygehusets område; den bør omfatte de foredrag og videnskabelige sessioner, der afholdes på sygehuset i den normale arbejdstid,

⁽¹⁾ Se Coshape-rapporten udgivet af Coshape Ltd. på Kommissionens anmodning som led i forberedelsen af de foreliggende forslag.

- »tilkaldevagt« indebærer, at lægerne er til arbejdsgiverens rådighed, men ikke arbejder. Dette bør reguleres gennem national lovgivning eller lokale aftaler.

3.8.6. På denne baggrund ønsker ØSU at gentage, hvad det skrev i sin udtalelse af 26. marts 1998. Der er »ingen acceptabel begrundelse for at udelukke læger under uddannelse (grunduddannelse eller specialisering), da de a) ikke er "mobile" arbejdstagere, og b) ikke arbejder anderledes end deres ansatte kolleger, der ikke er "under uddannelse", og som pr. definition er omfattet af Rådets direktiv 93/104/EF«.

3.8.7. De store forskelle i denne meget specielle sektor (selv inden for samme land) udgør ikke blot en stor risiko på kort og mellemlangt sig for personalets fysiske og psykiske helbred, men også for kvaliteten af den behandling, de er ansvarlige for i forhold til samfundet som helhed, på grund af for lange arbejdstider og for lidt hvile.

Bruxelles, den 5. marts 1999.

3.8.8. Da der på EU-niveau ikke findes en organisation, der repræsenterer de ansatte i denne sektor, kan problemerne for læger under uddannelse efter ØSU's mening kun løses ved at Rådet vedtager en lovgivning på grundlag af Kommissionens forslag. Der er dog visse aspekter i forslaget, der bør forbedres:

- den daglige og ugentlige arbejdstid bør ikke overstige henholdsvis 9 og 48 timer;
- i særlige tilfælde kan den daglige arbejdstid udgøre 11 timer, dog højst tre gange inden for en touters referenceperiode;
- læger under uddannelse bør ikke udføre natarbejde i mere end syv dage om måneden;
- overgangsperioden på 7 år virker urimeligt lang. På baggrund af den frist, der normalt er nødvendig for gennemførelsen af et direktiv, foreslår ØSU derfor, at overgangsperioden bliver på højst 3 år.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Forkast ændringsforslag

Følgende ændringsforslag blev forkastet under forhandlingerne, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer.

Punkt 2.2

Efter sidste punktum tilføjes følgende »ØSU mener ikke, at de selvstændige chauffører, der er dækket af direktivforslaget, omfatter de virksomhedsledere, der opfylder de finansielle betingelser, som er opstillet i direktiv 98/76/EF.«

Begrundelse

Den eksisterende køre- og hviletidsforordning indeholder bestemmelser om maksimale kørselsperioder og hviletid, som den enkelte så kan tilrettelægge arbejdet ud fra. Hviletiden er 12-13 timer i døgnet. Denne hviletid anses for tilstrækkelig til at garantere trafiksikkerheden.

Hidtil har man ikke på noget område undersøgt de selvstændiges arbejdstider nærmere. Der kunne være tale om en vigtig præcedens. Forslaget er i modstrid med Kommissionens målsætning vedrørende fremme af iværksætterånden og konkurrenceevnen (KOM(1998) 550 endelig udg.), navnlig hvad angår målsætningen om at begrænse bureaukratiet for små virksomheder, idet man nu kræver, at der også skal føres regnskab med indehaverens arbejdstid.

Afstemningsresultat

For: 44, imod: 68, hverken for eller imod: 5.

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets direktiv om grænseværdier for benzen og carbonmonoxid i luften«

(1999/C 138/12)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 10. marts 1999 under henvisning til EF-traktatens artikel 130 S at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som udpegede J. Ignacio Gafo Fernández til ordfører og Franco Chiriaco og Ann Davison til medordførere. Sektionen vedtog sin udtalelse den 2. marts 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 25. marts 1999, følgende udtalelse med 91 stemmer for, 1 imod og 6 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Det foreliggende direktivforslag er en opfølgning af direktiv 96/62/EF om luftkvalitet, som fastslog, at luftkvaliteten bør sikres gennem fastsættelse af grænseværdier for en række luftforurenende stoffer, herunder benzen og carbonmonoxid. Forslaget kan derfor betragtes som et »datterdirektiv« til direktiv 96/62/EF.

1.2. Direktivforslagets retsgrundlag er EF-traktatens artikel 130 S, men i betragtningerne henvises der også til artikel 130 R (forsigtighedsprincippet) og artikel 129 (sundhedsbeskyttelse).

1.3. Benzen og carbonmonoxid er forurenende stoffer, hvis indvirkning på sundheden er videnskabeligt påvist. Benzen anses for at være kræftfremkaldende, dog kun ved langvarig eksponering, og carbonmonoxid hæmmer blodets evne til at transportere ilt, hvilket kan fremkalde dødelig forgiftning ved høje koncentrationer (kun muligt i lukkede rum).

1.4. Forureningskilderne er forskellige, men hovedparten af emissionerne stammer fra anvendelse og forbrænding af olie og benzin i landbaseret transport. Afbrænding af skov, savanne og landbrugsaffald tegner sig for halvdelen af de samlede CO-emissioner. Det kan derfor ikke undre, at byområder med tæt vejtrafik har en høj koncentration af potentielle risikoområder.

1.5. Forhåbentlig vil de aktuelle koncentrationsniveauer kunne nedbringes væsentligt, når en række EU-foranstaltninger og -bestemmelser på miljøområdet træder i kraft. Det drejer sig konkret om:

- i forbindelse med landbaseret transport: autoolieprogrammet og direktiverne om forbedring af personbilers energiudnyttelse;
- i forbindelse med emissioner fra industrien: IPPC-direktivet og VOC-direktivet, Stage I.

1.6. Under udarbejdelsen af direktivforslaget har Kommissionen bl.a. taget følgende materiale i betragtning:

- Vejledende niveauer for luftkvalitet i relation til carbonmonoxid, fastlagt af Verdenssundhedsorganisationen WHO.

- Udvidelse af drikkevandsdirektivets princip om at fastsætte grænseværdier på grundlag af en øget kræft risiko på en til en million i hele et menneskes levetid til også at omfatte benzen.

- En rapport om økonomisk evaluering af luftkvalitetsmålene for benzen og carbonmonoxid, udarbejdet af et uafhængigt konsulentfirma på Kommissionens anmodning.

- Auto-olieprogrammets undersøgelser og resultater.

Kommissionen har endvidere rådført sig med eksperter i medlemsstaterne, industrien og ikke-statslige organisationer (ngo'er).

1.7. Måling, kontrol og håndhævelse af luftkvalitetsniveauet sker på grundlag af tre former for foranstaltninger:

- Fastsættelse af grænseværdier for koncentration af benzen og carbonmonoxid i overensstemmelse med en forud fastsat tidsplan.

- Oprettelse af et ensartet net af målestationer for disse forurenende stoffer, herunder alternative måleinstallationer eller målesystemer, overalt i EU.

- Informering af offentligheden om den konkrete luftkvalitet i alle de områder, hvor der finder måling sted.

1.8. Endelig skal Kommissionen senest den 31. december 2004 som led i luftkvalitetsstrategien fremlægge en rapport om gennemførelsen af dette direktiv, herunder forslag til revision af direktivet.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU hilser det andet datterdirektiv til direktiv 96/62/EF om luftkvalitet velkommen og opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag om de forurenende stoffer, der endnu ikke er reguleret.

2.2. ØSU er klar over, at databasen over de forskellige parametre for luftkvalitet stadig er utilstrækkelig for EU som helhed. Årsagen hertil er, at det er yderst vanskeligt at definere zonerne, de nationale myndigheders ansvar for dette spørgsmål og udpegelsen af steder med særlig dårlig luftkvalitet (»hot spots« eller »brændpunkter«) inden for bestemte zoner. Hertil kommer de komplekse målesystemer, som bygger på en kombination af direkte målinger, indirekte systemer og matematiske vurderingsmodeller.

2.3. ØSU er enig i alle de mål, der opstilles i direktivforslagets artikel 1, men havde på baggrund af ovennævnte foretrukket, at man havde kædet opstillingen af grænseværdier for benzen- og carbonmonoxidkoncentrationer og bevarelsen af en god luftkvalitet sammen med en generel forbedring af måle- og overvågningssystemerne, og især med udpegelsen af »brændpunkter«, hvor der bør sættes ind med særlige foranstaltninger for at sikre luftkvaliteten.

2.4. ØSU finder, at den foreslåede generelle grænseværdi for benzen og den undtagelsesvisse forlængelse af tidsfristen for regioner med alvorlige socioøkonomiske problemer bør ændres på en række punkter af følgende grunde:

2.4.1. Målesystemerne er ikke tilstrækkeligt nøjagtige (kriterier for udpegelse af zoner, kombination af direkte måling og modelberegninger), sammenholdt med den ekstremt lave grænse for benzenkoncentration i luften ($0,000005 \text{ g/m}^3$ eller 5 mikrogram/m^3), der opstilles i direktivforslaget.

2.4.2. Da WHO ikke har givet retningslinjer for benzen, har Kommissionen opstillet en koncentrationsskala fra 0,2 til

20 mikrogram/ m^3 . Udsættes man døgnnet rundt i hele sin levetid for sådanne koncentrationer af benzen i luften, er risikoen for at få kræft øget med 1 til en million.

2.4.3. Det er vanskeligt at identificere brændpunkterne og umuligt på kort sigt at nå det gennemsnitlige reduktionsniveau i disse brændpunkter som helhed. Ikke desto mindre er ØSU helt enig med Kommissionens foreslåede grænseværdi på 5 mikrogram/m^3 .

2.5. ØSU kan godt acceptere grænseværdien for carbonmonoxid (10 mg/m^3) og tidspunktet for dens ikrafttræden (1. januar 2005).

2.6. ØSU opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forbedre metoderne til fastlæggelse af zonerne, inden dette og de øvrige luftkvalitetsdirektiver træder i kraft, for at lette deres gennemførelse. De opfordres endvidere til at anvende den bedste tilgængelige måleteknologi med henblik på at øge det generelle kendskab til luftkvaliteten, gøre målingerne mere nøjagtige og følge luftkvalitetens udvikling i forbindelse med indførelsen af de foranstaltninger, der er beskrevet i punkt 1, så alle »brændpunkterne« med dårlig luftkvalitet kan identificeres præcist og systematisk.

2.7. ØSU giver sin fulde støtte til bestemmelserne i artikel 6 om oplysninger til offentligheden. De er af afgørende betydning, da de dels sikrer, at borgerne informeres, dels skaber en generel bevidsthed om luftkvalitetsproblemer og om behovet for at løse dem ud fra en helhedsvurdering.

Bruxelles, den 25. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Forkast ændringsforslag

Følgende ændringsforslag blev forkastet under forhandlingerne, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer:

Punkt 2.4.3

»Punktet affattes således:

Da det er vanskeligt at identificere brændpunkterne, især i byområder, og umuligt på kort sigt at nå det gennemsnitlige reduktionsniveau i disse brændpunkter som helhed, kunne det være en begrundelse for at åbne mulighed for, at man under henvisning til sociale og økonomiske problemer kan anmode om generel forlængelse af fristen med fem år eller mere ad gangen.

På denne baggrund, og for ikke at tilsidesætte direktivets bestemmelser, tilslutter ØSU sig grænseværdien på 5 mikrogram/m³, mens den i brændpunkterne skal ligge på 10 mikrogram/m³. Dertil knyttes en forpligtelse for de kompetente myndigheder til at indføre forebyggende foranstaltninger, som kan få grænseværdien ned på 5 mikrogram/m³.«

Begrundelse

Hvis Kommissionens forslag i meddelelsens punkt 4.6.3 gennemføres bogstaveligt, kan det blive umuligt overhovedet at håndhæve nogen grænseværdi, da sociale og økonomiske problemer som følge af en streng håndhævelse af bestemmelserne kan retfærdiggøre, at alle lande i Europa anmoder om forlænget frist for gennemførelsen, både i brændpunkterne og i de mindre kritiske områder.

Afstemningsresultat

For: 36, imod: 57, hverken for eller imod: 7.

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1442/88 om ydelse for produktionsårene 1988/1989 til 1998/1999 af præmier for endelig nedlæggelse af vinarealer«

(1999/C 138/13)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 24. marts 1999 under henvisning til EF-traktatens artikel 43 og 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede at overdrage det forberedende arbejde til Jean-Claude Sabin som hovedordfører.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 362. plenarforsamling af 24.-25. marts 1999, mødet den 24. marts 1999, følgende udtalelse med 57 stemmer for og 1 stemme hverken for eller imod.

1. Kommissionens forslag går ud på at forlænge fristen for indgivelse af ansøgninger om tildeling af præmie for endelig nedlæggelse af vinarealer, jf. artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1442/88 om præmier for endelig nedlæggelse, fra den 31. december 1998 til den 31. marts 1999.

2. Dette forslag har vinavlerne ventet på med længsel af flere grunde:

— den normale rydningsperiode ligger mellem høstens afslutning i november og den nye vækstperiode i april,

— den nationale franske støtte er blevet ydet til endelig nedlæggelse af vinarealer i Charentes ved dekret af 14. december 1998. Af tekniske grunde har vinavlerne brug for en passende tid til at træffe beslutning om og gennemføre rydning. Forlængelse af fristen for indgivelse af ansøgninger er nødvendig, så meget desto mere som modtagelse af den franske støtte er betinget af ydelse af EU-præmien.

3. Da de budgetmæssige omkostninger ved dette forslag er yderst begrænsede, og i betragtning af krisen i cognac-sektoren godkender ØSU Kommissionens forslag.

Bruxelles, den 24. marts 1999.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg