

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 138

Fyrtioandra årgången

18 maj 1999

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	
	II <i>Förberedande rättsakter</i>	
	Ekonomiska och sociala kommittén	
	Marssessionen 1999	
1999/C 138/01	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslutet av den 19 december 1996 om antagandet av ett åtgärdsprogram för tullfrågor i gemenskapen (Tull 2000)"	1
1999/C 138/02	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "En europeisk turistpolitik" ...	4
1999/C 138/03	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Regionkommittén samt Ekonomiska och sociala kommittén — Att utveckla ett trafiknät för alla — Varför goda lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga och hur Europeiska kommissionen kan bidra till att förverkliga dem"	7
1999/C 138/04	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester från fartyg"	12
1999/C 138/05	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 95/53/EG om fastställande av principerna för organisationen av officiell kontroll på djurfoderområdet"	17

SV

<u>Informationsnummer</u>	Innehåll (<i>Fortsättning</i>)	Sida
1999/C 138/06	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om den gemensamma organisationen av marknaden för socke (kodifierad version)"	18
1999/C 138/07	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Europeiska unionens inkomster"	19
1999/C 138/08	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om ändring för andra gången av förordning (EG) nr 850/98 av den 30 mars 1998 för bevarande av fiskeresurserna genom tekniska åtgärder för skydd av unga exemplar av marina organismer"	23
1999/C 138/09	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Asbest"	24
1999/C 138/10	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om en andra ändring av direktiv 89/655/EEG om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbetstagares användning av arbetsutrustning i arbetet (andra särdirektivet enligt artikel 16 i direktiv 89/391/EEG)"	30
1999/C 138/11	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om: — "Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet", — "Förslag till rådets direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransport och förare som är egenföretagare", och — "Förslag till rådets direktiv om arbetstidens reglering för sjöfolk ombord på fartyg som anlöper hamnar inom gemenskapen"	33
1999/C 138/12	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om gränsvärden för bensen och koloxid i luften"	42
1999/C 138/13	Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1442/88 om beviljande av bidrag för produktionsåren 1988/89–1998/99 för slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer"	45

II

(Förberedande rättsakter)

EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslutet av den 19 december 1996 om antagandet av ett åtgärdsprogram för tullfrågor i gemenskapen (Tull 2000)"⁽¹⁾

(1999/C 138/01)

Den 11 december 1998 beslutade rådet att i enlighet med artikel 100a i EG-fördraget begära Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande om ovan nämnda förslag.

Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 12 mars 1999. Föredragande var Helmut Giesecke.

Ekonomiska och sociala kommittén antog vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) följande yttrande med 72 röster för, 2 emot och 2 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Inför fullbordandet av inre marknaden, ikraftträdandet av fördraget om Europeiska unionen samt gemenskapens utvidgning med nya medlemsstater utfärdade Europaparlamentet och rådet ett åtgärdsprogram för tullfrågor i gemenskapen ("Tull 2000"). Målen för programmet är bl.a.:

- snabbare tullklarering med hänsyn till den snabbt växande varumängd som passerar gränserna,
- förbättrat skydd för gemenskapens ekonomiska intressen,
- gemensamt arbetssätt hos de nationella tullmyndigheterna i hela gemenskapen⁽²⁾.

1.2. Det ursprungliga åtgärdsprogrammet omfattade:

- säkerställande av att gemenskapsrätten införs och tillämpas effektivt, öppet och enhetligt vid varje tullstation inom gemenskapen,

— utveckling av bättre arbetsmetoder samt förbättring av de gemensamma utbildningsåtgärderna inom Matteusprogrammet,

— förbättrad information till och kommunikation med näringsidkare i gemenskapen,

— granskning, med hjälp av arbetsgrupper, av tullförfaranden och tullkontroller i praktiken,

— upprättande av ett internationellt samarbete, varigenom samarbetet med kandidatländerna och de associerade länderna underlättas och en förbättrad övervakning av de yttre gränserna blir möjlig⁽³⁾.

1.3. Den 24 juli 1998 — alltså mindre än 18 månader efter programmets start — presenterade kommissionen i enlighet med det dåvarande beslutet en interimrapport om genomförandet av programmet "Tull 2000" för Europaparlamentet och rådet⁽⁴⁾.

1.4. Rapporten bygger i huvudsak på observationer gjorda av gemensamma arbetsgrupper, s.k. observatörsgrupper, och innehåller både rekommendationer beträffande arbetsmetoderna och anpassningar av tillämpliga rättsföreskrifter.

⁽¹⁾ EGT C 396, 19.12.1998, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 33, 4.2.1997, s. 24.

⁽³⁾ EGT C 301, 13.11.1995, s. 5.

⁽⁴⁾ KOM(1998) 471 slutlig, 24.7.1998.

2. Kommissionens ändringsförslag

2.1. Mot denna bakgrund föreslår kommissionen en ändring av beslutet av den 19 december 1996 och en anpassning till de förändrade kraven. Huvudinnehållet är:

2.2. Samtliga åtgärder i samband med arbetsmetoderna, datoriseringen och tulltjänstemännens utbildning och vidareutbildning sammanförs inom en och samma rättsliga ram och finansieras från en och samma budgetpost.

2.3. Programmets löptid förlängs till den 31 december 2002, i stället för utgången av år 2000.

2.4. Kommissionen och medlemsstaterna utvecklar nya system för kommunikation och informationsutbyte, samt handböcker och guider. De ser till att dessa fungerar väl.

2.5. Kommissionen och medlemsstaterna organiserar ett utbyte för tjänstemän och genomför seminarier där medlemsstaternas och kommissionens tjänstemän kan delta.

2.6. Programmet i sin helhet utvidgas till att gälla kandidatländerna i Central- och Östeuropa samt Cypern och Malta. I vissa gemenskapsprogram skall även Turkiet kunna delta.

2.7. En kommitté med rådgivande funktion skall inrättas. Den skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och skall ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2.8. Kommissionen skall till Europaparlamentet och rådet avge en interimrapport om genomförandet av programmet, ett meddelande om huruvida det bör fortsättas och en rapport om programmets fortsatta genomförande. Rapporterna skall också delges Ekonomiska och sociala kommittén.

2.9. För genomförandet av programmet anslås för perioden 1 januari 1996 till 31 december 2002 142,3 miljoner ecu. Närmare hälften av detta belopp skall användas för automatisering av transiteringsförfarandena.

3. Kommentarer

3.1. I sitt yttrande av den 13 september 1995⁽¹⁾ stöder Ekonomiska och sociala kommittén målen för programmet "Tull 2000" och välkomnar dess genomförande. I konsekvens härmed stöder kommittén också kommissionens ändringsförslag som i huvudsak utgör en logisk fortsättning på och en nödvändig vidareutveckling av det ursprungliga programmet.

3.2. Kommittén anser det vara konsekvent att så som det betonas i motiveringen samla programmets samtliga åtgärder inom en gemensam rättslig ram och att finansiera programmet från en och samma budgetpost. De föreslagna åtgärderna är innehållsligt direkt sammanhängande, vilket inte bara motiverar att de sammanförs rättsligt och ekonomiskt utan också gör det nödvändigt. Dessutom borde detta garantera att budgetmedlen används så effektivt som möjligt.

3.3. I detta sammanhang utgår kommittén ifrån att frikopplingen från IDA-budgeten inte innebär en frikoppling från IDA-systemets principer⁽²⁾. De grundsatser som formulerats där måste ovillkorligen beaktas även i fortsättningen: största möjliga kostnadseffektivitet, rationalisering vid uppbyggnaden av nät och anpassningsförmåga till den tekniska utvecklingen.

3.4. Kommittén anser det vara riktigt att förlänga programmet med två år till den 31 december 2002. Den återstående perioden på knappt tre år är lämplig eftersom den å ena sidan tar hänsyn till programmets komplexitet och å andra sidan fortfarande är överskådlig.

3.5. I princip anser kommittén att utvecklingen av nya system för kommunikation och informationsutbyte måste välkomnas. Det måste dock garanteras att insatsen av IT-baserade förfaranden verkligen leder till ökad effektivitet i gemenskapens tullväsen och inte leder till nackdelar för näringsidkarna till följd av en ökad kontrollintensitet.

3.6. Med hänsyn till de trendmässigt sjunkande tullsatserna bör kontrollerna koncentreras till sådana varor och näringsidkare vars riskprofil motiverar utökade kontrollinsatser. Lämpliga riskanalystekniker måste utvecklas för utarbetandet av riskprofiler. De skall tillämpas så enhetligt som möjligt och löpande anpassas till den aktuella utvecklingen.

3.7. För att tullreglerna skall tillämpas så enhetligt som möjligt stöder kommittén kommissionens förslag att ett utbyte för tulltjänstemän skall organiseras och att kvalificerade utbildningsseminarier skall arrangeras. Dessutom vill kommittén välkomna och betona betydelsen av att man sedan en tid också bjuder in högt uppsatta representanter för näringslivet. Detta borde om möjligt ske i alla medlemsstater. Kommittén vill i detta sammanhang hänvisa till sina kommentarer i punkt 3.5 "Förbättrad information och kommunikation med näringslivet" i sitt yttrande CES 964/95 av den 13 september 1995⁽³⁾.

3.8. De yrkesmässiga studierna måste dock alltid förenas med en insikt om att alla åtgärder som tullmyndigheterna vidtar skall vara proportionerliga.

(1) EGT C 301, 13.9.1995, s. 5.

(2) EGT C 214, 10.7.1998, s. 33.

(3) EGT C 301, 13.9.1995, s. 5.

3.9. Att öppna programmet för kandidatländerna i Central- och Östeuropa samt Cypern och Malta är en logisk följd av dessa staters kommande inträde. Turkiet, som ändå har en tullunion med gemenskapen, bör behandlas generöst i fråga om deltagande i programmet så att man redan från början undviker att skapa ett intryck av en eventuell diskriminering.

3.10. I dessa program måste man beakta följderna av att Amsterdamfördraget träder i kraft och särskilt den fria rörlighet som detta förankrar som mål. Man måste beakta reservationerna från både Europaparlamentets undersökningsutskott och Revisionsrätten. Man måste också lägga vikt vid att tullmyndigheterna i de olika staterna samarbetar med varandra.

Bryssel den 24 mars 1999.

3.11. Kommittén vill påpeka att man måste ta särskild hänsyn till informationsbehovet hos tullmyndigheterna i övriga europeiska länder för att handelsutbytet skall flyta smidigt.

3.12. ESK stöder kommissionens förslag om att inrätta en rådgivande kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna. På så sätt kan man garantera att medlemsstaternas och deras tullmyndigheters praktiska erfarenheter tillförs programmet och kan beaktas i tillräcklig utsträckning vid dess genomförande.

3.13. Slutligen begär ESK att få årliga rapporter från kommissionen om hur medlen utnyttjas och hur effektivt detta sker.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "En europeisk turistpolitik"

(1999/C 138/02)

Den 26 januari 1999 beslutade Ekonomiska och sociala kommittén att med beaktande av artikel 23.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om "En europeisk turistpolitik".

Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 12 mars 1999. Föredragande var Colin Lustenhouwer.

Ekonomiska och sociala kommittén antog vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) följande yttrande med 80 röster för, 3 emot och 6 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Utvecklingen av en komplett politik för turist- och fritidssektorn verkar ha hamnat i ett dödläge. Vid rådets (inre marknaden) sammanträde den 7 december 1998 var man (än en gång) oförmögen att enas om innehållet i eller budgeten för ett flerårsprogram till förmån för sektorn. Förslaget om ett sådant program, som ursprungligen kallades Philoxenia, har redan varit föremål för stark kritik från rådets ordförandeskap, och verkar nu ogenomförbart.

1.2. Kommittén, som alltid har stött ⁽¹⁾kommissionen i dess försök att utveckla en aktiv EU-politik till förmån för turist- och fritidssektorn och konsumenterna inom denna sektor, är mycket besviken över situationen, men vill inte ge upp.

1.3. Eftersom det verkar svårt att utforma en samordnad politik på grundval av ett flerårigt program, måste vi undersöka om det finns andra sätt på vilka man kan ta hänsyn till sektorns och dess kunders behov. Det finns dock en risk för att endast tillfälliga lösningar utvecklas, utan samordning mellan kommissionens avdelningar, och utan att hänsyn tas till om dessa åtgärder är hållbara på medellång eller lång sikt.

1.4. Kommittén är medveten om den svåra uppgift som det särskilda direktorat för turism som nyligen upprättades inom GD XXIII står inför. Kommittén stöder helhjärtat dess verksamhet, vilken bör utföras i nära samarbete och samråd med turist- och fritidsorganisationer och organisationer inom arbetsliv och samhälle.

Rådets negativa ståndpunkt får emellertid inte hindra kommissionen att, inom den egna organisationen, ta hänsyn till turistsektorn och dess konsumenter på ett integrerat sätt.

(1) Se bland annat följande:— ESK:s yttrande om kommissionens grönbok om unionens roll inom turistområdet, EGT C 301, 13.11.1995. — ESK:s yttrande om ett första flerårigt program för stöd till europeisk turism (1997–2000), EGT C 30, 30.1.1997.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Turistsektorn, som är den snabbast växande sektorn i EU (2,5 %–4 % tillväxt per år i fråga om omsättning och 1 %–1,5 % i fråga om sysselsättning), påverkas, som vi vet, av EU:s verksamheter på olika områden. Både kommittén ⁽²⁾ och Europaparlamentet ⁽³⁾ har behandlat frågan i sina tidigare yttranden respektive resolutioner. Kommittén uppmanar rådet och kommissionen att, trots politiska motsättningar, integrera de utmaningar som turistsektorn står inför på kommissionens övriga politikområden. Ett sådant tillvägagångssätt är en viktig förutsättning för att man skall kunna ta vara på sektorns tillväxtpotential, vilket i synnerhet är viktigt med hänsyn till turistsektorns relativt säkra framtid, då denna inte löper risken att släpa efter på grund av teknologiska förändringar.

2.2. De mest uppenbara frågorna omfattar utbildning för företagare (ofta små oberoende företag) och deras anställda; tillgång till kapital för investeringar i framtiden; det osäkra och ofta problematiska förhållandet mellan rekreation och miljöskydd; tillämpning av nya teknologier för företagsledning; arbetsvillkor och arbetsförhållanden; informationssamhällets, och i synnerhet, den elektroniska handelns följder för mellanled; effekterna av en ökad tillgång (till exempel utbyggnad av flygtrafiken); tillgång till information och kunskap om konsumtionstrender, vilka bland annat är viktiga mot bakgrund av de snabba förändringarna i konsumenternas preferenser; samt beskattning.

(2) Se till exempel ESK:s yttrande om kommissionens förslag om gemenskapsåtgärder för turism (1995/1996), EGT C 19, 12.1.1998.

(3) Se Europaparlamentets resolution om kommissionens förslag om gemenskapsåtgärder för turism, A4-0247/98, 7.10.1998; se även Europaparlamentets resolution av den 27 januari 1999 om arbeten med framtidsutsikter, föredragande Thomas Mann, A4-0475/98, PE 227.966 slutlig, punkterna 19–21.

2.3. Det är framför allt på beskattningsområdet som effekterna av europeiska lagar och bestämmelser är påtagliga. Momslagstiftningen har stort inflytande på konkurrenskraften inom hotell- och restaurangbranschen och andra områden inom sektorn. I många länder utanför EU tar man nämligen inte ut mervärdesskatt för sådana tjänster. De sänkta avgifter som för närvarande tillämpas inom hotell-, restaurang- och turistbranschen bör därför även i fortsättningen vara tillämpliga. Dessutom kommer lägre momsavgifter på dessa arbetsintensiva tjänster, som för närvarande inte är föremål för sänkta avgifter, att höja sysselsättningen.

3. Högnivågruppen för turism

3.1. Mer allmänt bör EU bidra till att främja ett mer affärsvänligt lagstiftningsklimat. Kommittén välkomnar kommissionens initiativ att upprätta en så kallad "högnivågrupp för turism"⁽¹⁾ och instämmer i kommissionens slutsatser att till exempel rekommendationerna från arbetsgruppen för enklare arbetsvillkor (BEST, Business Environment Simplification Task Force) bör genomföras på kort sikt. Kommittén är dessutom intresserad av de metoder kommissionen föreslår för genomförandet av högnivågruppens slutsatser. I rapporten ges ett antal viktiga rekommendationer som i hög grad kan bidra till att främja sysselsättningen inom turist- och fritidssektorn.

3.2. Högnivågruppens rapport visar också att en sektor som huvudsakligen är inriktad på gränsöverskridande verksamhet förtjänar en gemenskapspolitik som genom stimulerande och nyskapande åtgärder gagnar en hållbar företagsutveckling. En sådan politik bör företrädesvis utformas inom ramen för konsumentskydd och stämma överens med andra krav, till exempel miljökrav.

3.3. För att göra turistsektorn mer attraktiv ur arbetstagar-synpunkt, uppmanar högnivågruppen i rapporten arbetsmarknadens parter och andra intresseorganisationer (inklusive organisationer inom små och medelstora företag) inom andra branscher inom turism och rekreation att följa hotell- och restaurangbranschens exempel att få till stånd en social dialog, i synnerhet i fråga om anställningskrav och arbetsvillkor. Detta skulle också kunna bidra till att den dåliga bild som ibland ges av arbetsvillkoren inom sektorn förbättras och att det blir attraktivare att söka jobb inom turist- och fritidsbranschen.

(1) Slutsatser och rekommendationer från högnivågruppen som är ansvarig för sysselsättning och turism: Nya partnerskap för att skapa arbeten, Europeiska kommissionen, GD XXIII, Bryssel, oktober, 1998.

4. Särskilda kommentarer

4.1. Det svåra uppdrag som kommissionen står inför kommer, enligt kommitténs uppfattning, följaktligen endast att lyckas om kommissionen samarbetar med företrädare för turist- och fritidsorganisationer inom ramen för en strukturerad social dialog. Därför anser kommittén att en (trovärdig) rådgivande kommitté för turism och rekreation bör inrättas.

4.1.1. Kommittén välkomnar att man i kommissionens vitbok om handel⁽²⁾, som nyligen publicerades, kopplar samman turism och detaljhandel. I kommissionens meddelande påvisas att detaljhandeln och turistsektorn har många gemensamma intressen, vilket kommittén helt instämmer i. Kommittén vill betona att man i synnerhet i centrum av städer bör erbjuda en rad olika inköpsmöjligheter och att man bör skapa utrymme för små självständiga företag. Ett stort urval av affärer gör staden mer attraktiv för turister. Kommittén anser att detaljhandeln dessutom aktivt måste arbeta för att ständigt göra staden mer attraktiv ur turistsynpunkt. Undersökningar har trots allt visat att detaljhandeln är en mycket betydelsefull sektor. När de nått resans slutmål spenderar turister mer pengar inom detaljhandelssektorn än till exempel restaurang- och cateringsektorn (en undersökning från Amsterdam visar att förhållandet är omkring 60 %:40 %). Kommittén anser att kommissionens avsikt att stimulera detta samarbete genom att organisera en tävling med priser är ett kreativt sätt att gynna lyckade projekt.

4.2. Kommittén påpekar dessutom att rådets ordförandeskap varken planerat formella eller informella sammanträden för ministrarna med ansvar för turism under det tyska ordförandeskapet. Rådets totala brist på intresse är uppriktigt sagt beklaglig. Kommittén uppmanar därför det sittande ordförandeskapet och kommande ordförandeskap att planera in ett ministerrådssammanträde för ministrar med ansvar för turism.

4.3. I det tyska ordförandeskapets arbetsprogram konstateras med rätta att uppmärksamhet riktas mot det avskryvda fenomenet "barnsexturism". Som kommittén har påpekat i tidigare yttranden⁽³⁾ är inga problem oöverbanneliga i kampen mot sådana förnedrande handlingar. Kommittén välkomnar både de åtgärder kommissionen hittills vidtagit och turistsektorns egna åtgärder på detta område. Researrangörer och resebyråer på olika håll i EU har uttryckligen tagit avstånd från sådana perversa aktiviteter och infört sanktioner, till exempel att utesluta medlemmar som kan tänkas vara involverade, för att avskräcka företag inom EU att aktivt delta i sådan verksamhet. Den internationella sammanslutningen för hotell- och restaurangsektorn har vidtagit liknande åtgärder (till exempel genom att utarbeta en uppförandekodex). Det bör dessutom påpekas att denna typ av utnyttjande och misshandel av barn inte har någonting med turism att göra; den hotar snarare att förstöra sektorns rykte. Kommittén uppmanar kommissionen att fortsätta sitt arbete och vidareutveckla åtgärder för att komma till rätta med problemet.

(2) KOM(1999) 6 slutlig, 27.1.1999.

(3) EGT C 284, 14.9.1998.

4.4. För att utvecklingen av en europeisk turist- och fritidspolitik återigen skall ingå som en punkt på det politiska programmet, är insatser från alla aktörer nödvändiga. Kommittén stöder därför högnivågruppens förslag att hålla årliga toppmöten om turism. Vid det första sammanträdet skulle man kunna utarbeta och samordna ett löpande åtgärdsprogram, vilket skulle kunna utvärderas och anpassas vid påföljande sammanträden. Genom att engagera kommissionen, Europaparlamentet, medlemsstaterna, företrädare för sektorn och konsumenterna kan man kartlägga den mångfald av utmaningar som väntar oss och som bara kan leda till en slutsats: Europa kan inte, varken politiskt eller med hänsyn till utformningen av dess politik, längre vägra att ge den snabbast växande sektorn inom ekonomin det erkännande den på grund av sin ekonomiska och samhälleliga ställning förtjänar.

5. Slutsatser

5.1. Kommittén stöder helhjärtat dessa insatser, vilket också framgick av ESK:s förra ordförande Tom Jenkins förklaring

vid konferensen i Luxemburg den 4–5 november 1997: "Ekonomiska och sociala kommittén har i flera yttranden betonat turismens ekonomiska, sociala och kulturella betydelse för Europeiska unionen, och upprepade gånger manat till ett erkännande av dess roll, inte enbart ur social, ekonomisk, kulturell eller politisk synpunkt, utan även som en möjlighet att förena gemenskapens folk och geografi."

5.2. Kommittén anser att man bör utforma en långsiktig EU-strategi för turism, som med stöd i ett rådsbeslut skall säkerställa ett politiskt erkännande av turism inom EU som en nyckelfaktor för tillväxt och sysselsättning.

5.3. En sådan strategi skulle bidra till att säkerställa att EU:s resurser används effektivt, samtidigt som ett erkännande av sektorns betydelse är en förutsättning för att man skall kunna uppnå gemenskapens främsta mål, till exempel med hänsyn till sysselsättning, regionalpolitik och miljö; målsättningar som hänger samman med utvidgningen, samt övergripande politiska målsättningar avseende små och medelstora företag.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Regionkommittén samt Ekonomiska och sociala kommittén — Att utveckla ett trafiknät för alla — Varför goda lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga och hur Europeiska kommissionen kan bidra till att förverkliga dem"

(1999/C 138/03)

Den 13 juli 1998 beslutade Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 198 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovan nämnda meddelande.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 9 mars 1999. Föredragande var Alexander-Michael von Schwerin.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 89 röster för och 3 emot:

1. Sammanfattning — principiella kommentarer

1.1. Ekonomiska och sociala kommittén välkomnar att kommissionen genom detta meddelande ger större tyngd åt grönboken "Ett trafiknät för alla" och därmed bidrar till vidareutvecklingen av de offentliga persontransporterna och möjligheterna till intermodala anslutningar.

Kommittén anser att de teman i arbetsprogrammet som nämns i sammanfattningen, det vill säga

- främja informationsutbyte,
- stödja benchmarking,
- skapa de rätta politiska ramarna,
- använda gemenskapens finansieringsinstrument, och
- bekännelsen till subsidiaritetsprincipen.

1.2. ESK vill dock påpeka att begreppet "Ett trafiknät för alla" ännu inte har blivit etablerat hos stora delar av befolkningen och inte heller bland alla fackmän. Här behöver fortfarande mycket göras.

1.3. ESK förväntar sig konkreta steg från kommissionen för att förverkliga ett sådant trafiknät. Kvalitativa och kvantitativa mål (som att ändra fördelningen mellan transportslag) måste kopplas till konkreta handlingsmöjligheter för att nå målen.

1.4. I samband med detta måste det dock beaktas att offentlig regional- och lokaltrafik i enlighet med subsidiaritetsprincipen i första hand är de lokala och regionala myndigheternas angelägenhet och rättsligt hör till medlemsstaternas ansvar. Även vad gäller upprättandet av regelverk måste kommissionen entydigt respektera subsidiaritetsprincipen och inte nöja sig med formuleringen "i första hand". Det måste vara möjligt

för lokala myndigheter att med utgångspunkt i de lokala förutsättningarna besluta om organisationsform eller kvalitativa och kvantitativa krav på operatörer.

1.5. De särskilda krav som den offentliga lokaltrafiken ställer på lokal kompetens och lokal kännedom om trafikanternas intressen, på tillförlitlighet, punktlighet m.m. motiverar att cabotageförbudet behålls inom offentlig lokaltrafik. Operatörer inom den offentliga lokal- och regionaltrafiken måste också höra hemma inom regionen.

1.6. De informations-, forsknings- och samarbetsprojekt som kommissionen initierat har en positiv effekt på utvecklingen av ett trafiknät för alla. Vi lägger därvid särskild vikt vid utvecklingen av kvalitetskriterier samt projekt som benchmarking av transportsystem.

I projekten bör man därför särskilt se till kvalitativa kriterier vid sidan av de ekonomiska vid produktionen av tjänsterna och även beakta växelverkan mellan olika trafikslag. Man bör också beakta andra offentliga former av stöd för mobiliteten som cykelvägar och samåkning. Alla miljövänliga former av mobilitet måste samordnas i gemensamma transportsystem och ges stöd.

1.7. I meddelandet betonas därför med rätta betydelsen av att binda samman utbudet av olika former av mobilitet. Effektiv mobilitetsstyrning skall då förenas med mobilitetsrådgivning där bl.a. trafikantgrupper och arbetsmarknadens parter skall delta i diskussionerna.

1.8. Stadsplaneringens möjligheter⁽¹⁾ vid utformningen av transporter och deras komplexa natur ges däremot för lite uppmärksamhet i kommissionens meddelande. Detta gäller även den fysiska planeringen: Mobilitet och lika möjligheter för människor på landsbygden måste förbättras genom stöd till offentlig lokaltrafik och kan inte uteslutande bygga på privatbilismen.

⁽¹⁾ Se "Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén 'En hållbar utveckling i Europeiska unionens städer: Ett handlingsprogram'".

1.9. Att ett tillräckligt utbud av offentlig lokaltrafik står till förfogande hör till de grundläggande tjänsterna för allmänheten. Konkurrensmålet, som i princip bör ses som något positivt, måste underordnas målet att ställa grundläggande tjänster till allmänhetens förfogande när det gäller den offentliga lokaltrafiken.

1.10. Med hänvisning till subsidiaritetsprincipen vill Ekonomiska och sociala kommittén påpeka att kommunernas rätt att i egen regi organisera sådana tjänster inte får inskränkas genom regler på europeisk nivå.

1.11. När ensamrätt till lokaltrafik ges efter offentlig upphandling bör de lokala myndigheterna — med beaktande av den eftersträvande avregleringen — få rätt att tillämpa kriterier för anbudsfordarandet som beaktar de lokala behoven och som kan innebära att vissa uppgifter eller förpliktelser skall övertas. Hit hör framför allt transportpolitiska, miljöpolitiska, national-ekonomiska och sociala intressen samt även en ansvarsfull sysselsättningspolitik. Avsikten är att undvika en ren konkurrens om kostnaderna som också får negativa följder för samordningen av transportutbudet. Bland anbudskriterierna måste bl.a. finnas möjligheten att fastställa kvalitetsnormer. Men man måste också kunna ålägga privata operatörer sociala förpliktelser när deras transporttjänster ses som offentliga tjänster.

När regler skapas för allmänna tjänster och när ensamrätt ges skall offentliga och privata transportföretag ha lika möjligheter.

2. Särskilda kommentarer

2.1. Inledning

2.1.1. I meddelandet pekar kommissionen på transporterens betydelse för målet att uppnå en hållbar utveckling. Ekonomiska och sociala kommittén stöder uttryckligen betydelsen av en attraktiv och miljövänlig lokal och regional persontrafik — vilket också framhävts i Agenda 2000 — särskilt med hänsyn till målet att undvika social diskriminering och att främja livskvaliteten i landsbygdsområdena.

2.1.2. Ekonomiska och sociala kommittén delar åsikten om olika praktiska metoder för en miljövänligare utformning av transportsystem och för en minskning av det alltför stora beroendet av privatbilismen i enlighet med meddelandet. Kommittén vill särskilt betona vilken stor utmaning det är att skapa ett transportsystem från dörr till dörr för medborgarna. Städerna och regionerna kommer att ha en särskild betydelse för skapandet av ett sådant nätverk.

2.1.3. För att möta och utnyttja "utmaningarna och möjligheterna till förändring" föreslår Ekonomiska och sociala kommittén — liksom i yttrandet över grönboken "Ett trafiknät för alla" — att kommissionen skall initiera en kampanj med arrangemang i hela EU på teman som berör trafiknätet och att kommissionen skall stödja dessa organisatoriskt och ekonomiskt. Detta skall framför allt syfta till att förbättra situationen i landsbygdsområdena och främja rörelsehindrade personers intressen. Det räcker inte att hänvisa till de centralt anordnade arrangemangen om trafiknäten.

2.1.4. Kommissionen bör ägna särskild uppmärksamhet åt samordningen av transporttjänster. Genom att sprida kännedom om goda erfarenheter bör kommissionen stödja transportsamarbete som bygger på ett väl avstämt utbud med användarvänliga och lättbegripliga avgiftssystem.

3. Arbetsprogrammet

3.1. Att främja informationsutbyte

3.1.1. Ekonomiska och sociala kommittén stöder kravet på informationsutbyte som en viktig bas för vidareutveckling av lokal- och regionaltrafiken. Den efterfrågan som finns på denna typ av information visar tydligt att detta är ett viktigt område.

3.1.2. ESK välkomnar informationstjänsten "Mobilitet i lokal- och regionaltrafik" som skall skapas i samarbete med POLIS-nätet och Internationella kollektivtrafikunionen (UITP). Kommittén ger sitt stöd åt kommissionens avsikt att i denna informationstjänst ta in mer information om cykling och samåkning och liknande vid sidan av den offentliga lokala eller regionala persontrafiken.

3.1.3. Rundabordssamtal och internationella expertkonferenser kan vara lämpliga arbetsformer för att nå de eftersträvalda målen.. Kommittén välkomnar den fortsatta utbyggnaden av nätverk för informationsutbyte om EU:s politik och program. I detta sammanhang måste randområdenas — t.ex. Medelhavsområdet — speciella problem beaktas.

3.1.4. ESK välkomnar att kommissionen ägnar särskild uppmärksamhet åt situationen i de central- och östeuropeiska och de baltiska staterna. Dessa länder skall framför allt involveras i informationsutbytet, eftersom stödet till den offentliga lokaltrafiken och dess koppling till regional- och fjärrförbindelser är särskilt viktig för deras utveckling. Man måste i detta sammanhang ta hänsyn till dessa länders speciella problem och ge dem tillräcklig tid för omställningen.

3.1.5. Som ett exempel på framstegen med att samla nyckelaktörer nämns de europeiska cykelorganisationerna.

3.2. Benchmarking för att förbättra transportsystemen

3.2.1. Benchmarking inom hela Europa anses vara ett intressant instrument för att jämföra effektiviteten hos lokala transportsystem med väl fungerande system på andra håll. Det är därför ett viktigt stöd vid beslutsfattande för de myndigheter och transportföretag som är ansvariga för den lokala och regionala persontrafiken. Det som särskilt bör beaktas i sammanhanget är kvalitativa aspekter på transporttjänsterna, sammankoppling av olika transportsätt (dörr-till-dörr-tjänster) och kompletterande tjänster (cykeluthyrning m.m.) Kommittén emotser därför med intresse resultaten av ett pilotprojekt för benchmarking inom lokala persontrafiksystem som genomförts gemensamt av kommissionen och Europeiska kommuners och regioners råd (CEMR).

3.2.2. ESK delar uttryckligen kommissionens åsikt att externa faktorer som fysisk planering och trafikplanering måste tas med vid bedömningen av ett transportföretags effektivitet.

3.2.3. ESK emotser med intresse att kommissionen presenterar det aviserade systemet för självbedömning och de kvalitetskriterier som utarbetas inom ramen för forskningsprojektet QUATTRO. Med hänvisning till artikel 117 i EG-fördraget vill kommittén i detta sammanhang påpeka att olika aspekter av arbetsförhållandena i transportföretagen måste beaktas. Hit hör t.ex. åtgärder för att förebygga att förare blir trafikfarliga samt kompetensutveckling för personalen.

3.2.4. När det gäller att ta fram standarddefinitioner för att fastställa kvalitetskriterier för persontrafiken kan Europeiska standardiseringsorganisationen (CEN) bidra med ett värdefullt arbete.

3.2.5. ESK välkomnar kommissionens avsikt att publicera handböcker om benchmarking i persontrafiken samt annan information. Kommittén vill dock påpeka att denna information i första hand skall vara ett stöd för de lokala myndigheter och transportföretag som har ansvaret. Dessa bör därför själva få avgöra om de vill utnyttja den. Som kommittén redan har framfört i yttrandet om grönboken "Ett trafiknät för alla"⁽¹⁾ ser den däremot utdelandet av kvalitetsmärken och/eller kvalitetspriser som ett reellt incitament för den som konkurrerar med kvalitet.

3.2.6. I kommissionens benchmarkingprojekt borde specifika rekommendationer vidareutvecklas för marknadsföring för att stimulera efterfrågan.

3.3. Uppbyggnad av en lämplig politisk ram

3.3.1. Ekonomiska och sociala kommittén välkomnar kommissionens avsikt att studera sätt att ge trafikfrågorna en central plats inom den fysiska planeringen.

3.3.2. Fler och fler arbetsgivare och företag utarbetar planer som syftar till att göra medarbetare och besökare mer miljömedvetna i sina val av transportsätt. Vi ser positivt på denna utveckling, men vi befinner oss bara i inledningsfasen.

3.3.3. För att stimulera denna process kan det vara lämpligt att arbetsmarknadsparterna — och konsumentgrupperna — i högre grad knyts upp till planeringen av det lokala transportutbudet. ESK rekommenderar en social dialog på regionalt plan mellan trafikföretag, företagssammanslutningar, fackföreningar, miljö- och konsumentorganisationer och enskilda trafikanter, om en integrerad lokal och regional lokaltrafikpolitik.

3.3.4. Kommittén anser att just frågan om aktiv rörlighet har stor betydelse för en lösning av transportfrågorna. Här måste de lokala mobilitetsalternativen vägas in och sammankopplas — på ett sätt som märks även hos allmänheten. Detta är speciellt enkelt om medborgarna bara har tillgång till en (eller ett fåtal) samtalsparter. Hanteringen av mobiliteten måste kompletteras med rådgivning i mobilitetsfrågor.

3.3.5. Rättvis och effektiv prissättning

3.3.5.1. I många europeiska länder stöder dagens prisbild vid utnyttjande av transportmedel användning av bilen som fortskaffningsmedel. Detta beror i dessa fall även på att de externa kostnaderna inte räknas in.

3.3.5.2. I grönboken "För en rättvis och effektiv prissättning"⁽²⁾ redovisas tematiken omkring internaliseringen av dessa externa kostnader, och ESK ställer sig i princip positiv till denna.

3.3.5.3. Ett principiellt införande av vägavgifter i stadsområden betraktar vi emellertid som problematiskt. Det är förknippat med starkt lokalt motstånd, stora förvaltningsresurser förbrukas, och risken finns att trafikflödena flyttas från innerstaden till ytterområden så att stadskärnornas livskraft äventyras. I stället för att belägga den rullande trafiken i staden med avgifter bör man ta ut högre avgifter från den "vilande" (parkeringsplatsförvaltning), även i samband med system för infartsparkering. Från de forskningsprojekt som pågår på detta område väntas värdefulla bidrag till den fortsatta diskussionen.

3.3.6. Transporttelematik

3.3.6.1. ESK delar bedömningen att utnyttjande av telematik kan öka transporttjänsternas effektivitet och kvalitet. Det är emellertid centralt att dessa tillämpningar inte bara används för att optimera personbiltrafiken utan också kopplas till nätverk för annan information, till exempel om den offentliga trafikens linjer och tidtabeller. Telematiken bör också utnyttjas mer inom den offentliga regional- och lokaltrafiken. Annars löper man risken att telematiken i första hand blir ett verktyg för att främja privatbilismen.

⁽¹⁾ EGT C 212, 22.7.1996, s.77.

⁽²⁾ EGT C 56, 24.2.1997, s. 31.

3.3.6.2. Även utvecklingen av elektroniska betalnings- och biljettsystem kan bidra till att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och därmed också få positiv effekt på fördelningen mellan transportsätt⁽¹⁾.

3.3.6.3. Vi anser att det är särskilt viktigt att tillämpa telematiklösningar inom trafikstyrning med företräde för kollektivtrafik vid trafikljus och liknande. Denna typ av åtgärder bidrar inte bara till att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och därmed göra den attraktivare. Resursinsatserna i kollektivtrafiken kan också göras effektivare, så att tjänsteproduktionen blir ett kostnads- och prismässigt bättre alternativ.

3.3.6.4. Kommittén välkomnar åtgärderna för ökad samverkan mellan de olika systemen och uppbyggnad av nätverk för telematiktillämpningar i riktning mot ett utbud som är gemensamt för hela Europa.

3.3.7. Fordons- och miljönormer

3.3.7.1. ESK ställer sig positiv till initiativen om normer för stadsbusstrafik som också innefattar miljö- och tillgänglighetsaspekter. Vi stöder kommissionens förslag att verka för strängare utsläppsnormer för bilar, högre bränslekaraktär och strängare regler om kontroll och underhåll⁽²⁾.

3.3.8. Allmännyttiga tjänsteföretag och konkurrens inom lokal och regional persontrafik

3.3.8.1. De offentliga samfärdsmedlen kommer att få stor betydelse för att minska belastningen på miljön, stödja den ekonomiska tillväxten och — i särskild utsträckning — främja den sociala sammanhållningen. Utan effektiva allmänna kommunikationer äventyras städernas livskraft. Det behövs ett utbud som är större än det som blir resultatet av aktörernas rent kommersiella överväganden. Detta är en uppgift för den offentliga servicen.

3.3.8.2. Ekonomiska och sociala kommittén fäster stort avseende vid möjligheterna att integrera lokal- och regionaltrafikens utbud. Det kan få positiv effekt på utformningen av dessa tjänster att man, i de flesta stater, kan ge ensamrätt till ett företag av speciellt slag i ett geografiskt avgränsat område. Kommissionen konstaterar att de positiva effekterna av en sådan ensamrätt är större än de eventuella nackdelarna ur konkurrenshänseende, även med hänsyn till företagets investeringar.

3.3.8.3. Samtidigt beklagar kommissionen att det inte finns någon skyldighet att beakta marknadsekonomiska aspekter när ensamrätt eller entreprenader för allmänna tjänster skall beviljas. Man kan hänvisa till resultaten av Isotope-studien: genom ett offertförfarande gick det att uppnå kostnadsänkningar på 10–35 %.

3.3.8.4. ESK saknar kommentarer om vilka effekter sådana offertförfaranden skulle kunna få på integrationsutvecklingen, särskilt med avseende på trafikplanering och sammanjämkning med andra trafikgrenar. I detta sammanhang hänvisar man till att det också finns negativa orsakssammanhang. De exempel ur Isotope-studien som presenteras visar också på ett överskådligt sätt att de lokala myndigheterna redan tar hänsyn till kostnadsaspekten vid utformningen av transportnäten.

Kommissionen noterar att etableringsfriheten har lett till initiativ över gränserna och nu måste föra fram till en gemensam marknad (se meddelandets punkt 2.3.6), men detta är inget giltigt argument. Det är snarare fallet — som man redan känt av i vissa länder — att utvecklingen gått mot konkurrensbegränsande oligopol. ESK förespråkar ett lokaltrafiksystem med lokal och regional kompetens och motsvarande offentlig eller privat ekonomisk struktur med tonvikt på medelstora företag. Kommittén stöder kommissionens strävan att bygga upp nya bestämmelser med skäliga övergångsbestämmelser för hittillsvarande tjänsteföretag. Vi sätter stort värde på att kommissionen försöker motverka oligopolbildning och stöder dessa ansträngningar helhjärtat.

3.3.8.5. Ekonomiska och sociala kommittén hänvisade redan i sitt yttrande om "Trafiknät för alla" att konkurrens i kvalitets- och prestationshänseende är att föredra framför ren priskonkurrens. När det skall bedömas vilka instrument som är lämpligast bör man således även beakta faktorer som trafikintäkternas utveckling, effekterna på nätets integration och tjänstekvaliteten, även med hänsyn till social och fysisk tillgänglighet.

3.3.8.6. I många länder ger nationell lagstiftning möjlighet åt lokala och regionala myndigheter att välja hur de allmänna tjänsterna på lokal nivå skall produceras. I meddelandet saknar vi kommentarer om hur europeiska initiativ skall kunna samstämmas med denna rättighet vid utformningen av en rättslig ram för regional och kommunal närtrafik, så att subsidiaritetsprincipen kan respekteras.

3.3.8.7. ESK anser att det är förnuftigt att välja väl överblickbara förfaranden när offerter skall tas in för offentliga tjänster. Vi vill emellertid understryka att behöriga lokala och regionala myndigheter också måste kunna väga in även andra offertkriterier än de rent ekonomiska: sociala kriterier eller aspekter som berör tjänstens kvalitet och tillförlitlighet eller bevarande av trafikinfrastrukturen.

⁽¹⁾ EGT C 66, 3.3.1997, s. 23.

⁽²⁾ Bil-olja-programmet (KOM(96) 248 slutlig).

3.3.9. Kvinnornas särskilda behov

3.3.9.1. Kvinnor har särskilda behov i mobilitets- och säkerhetskänsliga, som måste tillgodoses exempelvis med avseende på de offentliga kommunikationernas tillgänglighet. Vid sidan av de yrkesmässiga transporterna och högtrafiken måste lokaltrafiken även ha ett tillräckligt utbud för kvinnor eller andra personer som reser med barn. Man får inte heller glömma bort de specifika krav som äldre, funktionshindrade, barn och ungdomar ställer.

3.3.10. Rörelsehindrade personer

Just när det gäller de rörelsehindrade är det en nödvändighet att bygga upp ett effektivt offentligt lokal- och regionaltrafiksystem. I fråga om denna grupp är det rimligt att formulera miniminormer för hur infrastrukturen skall vara uppbyggd (fordon, hållplatser osv.). Vi välkomnar också de redovisade åtgärderna för att underlätta för rörelsehindrade personer att förflytta sig.

3.4. Effektivt utnyttjande av EU:s finansieringsinstrument

Det är de kommunala, lokala och regionala förvaltningarna som är ansvariga för investeringar i lokal- och regionaltrafiknätet. För att EU skall uppnå sina mål i fråga om att knyta samman det europeiska långdistanstransportnätet med lokal- och regionaltrafiken är det rimligt att unionen bidrar till en optimering av lokal- och regionaltrafiknäten.

I anslutning till kombinerade transporter och anknytningen till det alleuropeiska transportnätet (TEN-T) bör kommissionen lägga upp ett speciellt investeringsprogram för medfinansiering av anslutningsanläggningar. Detta gagnar också sysselsättningspolitiken på kort och medellång sikt, för projekten finns redan hos närtrafikföretagen och kan realiseras snabbt.

3.4.1. Det transeuropeiska transportnätet

Ekonomiska och sociala kommittén understryker betydelsen av TEN-T och uppmanar kommissionen att omarbota riktlinjerna så att de regionala myndigheterna och trafikföretagen får incitament att delta och — i linje med kravet under 3.4 — delta i finansieringen vid sidan av kommissionen.

3.4.2. Program för forskning, teknisk utveckling och demonstration

Kommittén stöder de projekt som kommissionen nämner och som är av särskild betydelse för medborgarnätet: hållbar rörlighet och kombinerad trafik; landtransporter och sjöfartsteknologi; morgondagens stad och kulturarvet; system och tjänster i medborgarnas tjänst. Genomförandet av projekten bör enligt ESK:s uppfattning påskyndas.

3.4.3. Regional utveckling och strukturfonder

ESK stöder kommissionens avsikt att ändra urvalskriterier och utvärderingssystem för strukturfonderna inom ramen för Agenda 2000.

Uppbyggnad och utbyggnad av en infrastruktur för allmänna kommunikationer på landsbygden bör vara ett inslag i finansieringsunderlaget (hållplatser, terminaler, centraler, rullande materiel).

3.4.4. Information om EU:s finansiering

En miljömässigt hållbar lokal och regional persontrafik bidrar till målsättningarna för åtskilliga EU-program: det transeuropeiska transportnätet, strukturfonderna, FoTU-program på områdena transportpolitik, transportmedel, telematiktilämpningar och energi, Phare, Tacis, Ispa, Life, Save samt Europeiska investeringsbankens kreditprogram.

Kommittén stöder kommissionens avsikt att redovisa hur lokal- och regionaltrafiken främjas genom dessa program. Denna redovisning måste också ge en överblick av de kriterier och förfaranden som är utslagsgivande för finansiellt stöd inom ramen för respektive program.

4. Slutkommentar

4.1. ESK föreslår än en gång att konkurrens- och marknadsproblemen behandlas i en särskild grönbok som i detalj tar ställning till dessa sammanhang.

1998 års NEA-yttrande och kommissionens hearing den 29 juni 1998 i Bryssel ger inget tillräckligt underlag eftersom det finns viktiga frågor som inte klargjorts ordentligt, till exempel om subsidiaritetsprincipen har absolut företräde, om kollektivtrafiken är en del av inre marknaden (art. 3 c), om kollektivtrafiken faller under EG-fördragets bestämmelser i art. 74 och följande (Transporter) samt i vilken mån hänsyn skall tas till

art. 90 (om offentliga företag) och rätten att bevilja stöd (art. 92).

4.2. För övervakning av det politiska genomförandet föreslås en controllerfunktion för kvalitativ och kvantitativ utvärdering.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester från fartyg" ⁽¹⁾

(1999/C 138/04)

Den 31 juli 1998 beslutade rådet i enlighet med artikel 84.2 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovan nämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationsområdet, som fick i uppdrag att utarbeta kommitténs yttrande, antog sitt yttrande den 9 mars 1999. Föredragande var Eduardo Chagas.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 91 röster för och 3 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Den internationella MARPOL-konventionen, som godkänns av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) 1973 och kompletterats med protokollen från 1978 och 1997, var den första internationella konvention som trädde i kraft där det fastställs riktlinjer för att förhindra förorening från fartyg. Ändringar för att modernisera och ge tyngd åt dess innehåll har senare införts.

1.2. MARPOL 73/78 innehåller en samling regler och bestämmelser med avseende på att skydda den marina miljön från föroreningar genom olja (bilaga I), kontroll vad avser förorening genom skadliga ämnen i flytande form som transporteras oförpackade (bilaga II), farliga ämnen som transporteras i förpackad form (bilaga III), toalettavfall (bilaga IV), fast avfall (bilaga V) samt förebyggande av luftförorening orsakad av fartyg (bilaga VI) ⁽²⁾.

1.3. I konventionen fastställs för första gången att det är obligatoriskt för alla fartyg, inte bara för tankbåtar, att vara utrustade med separata bränsletankar. Dessutom infördes begreppet "specialområden" som avser särskilt känsliga havsområden där allt slags utsläpp är förbjudet. Dessa områden

utgörs främst av Medelhavet, Östersjön, Svarta havet, Röda havet och Södra ishavet.

1.4. I MARPOL 73/78 fastställs att parterna skall tillförsäkra att det finns lämpliga mottagningsanordningar för de ämnen som upptas i fem bilagor, i synnerhet för oljerester (bilaga I), skadliga ämnen i flytande form (bilaga II) och fartygens fasta avfall (bilaga V).

1.5. Konventionens mål är att upprätthålla jämvikten mellan behovet av att skydda den marina miljön och strävan att inte åsamka sjöfartsverksamheten orimliga kostnader.

1.6. Genom MARPOL 73/78 fastställs alltså en ordning som omfattar ömsesidiga eftergifter med avseende på miljön och som skall jämka samman de intressen som företräds av fartygens flaggstater och av de kuststater där dessa fartyg är verksamma. Konventionen fastställer rättigheter och skyldigheter för dessa stater och de driftskrav som skall gälla för fartygen. Flaggstaterna förutsätter traditionellt att de har ensam domsrätt över de egna fartygen, medan kuststaterna vill ha behörighet att kontrollera att konventionen efterlevs av alla fartyg som färdas längs deras kust.

⁽¹⁾ EGT C 271, 31.8.1998, s. 79.

⁽²⁾ Bilagorna IV och VI har ännu inte trätt i kraft.

1.7. Något som också omfattas av denna ordning är parternas möjlighet att kontrollera fartygsutsläpp. Trots alla upprättade regler och förfaranden har det visat sig vara svårt att upptäcka om fartyg bryter mot bestämmelserna. Detta beror på avsaknaden av resurser och ibland också på bristande intresse från många medlemsstaters sida att kontrollera sina territorialvatten. Kontroller sker till största delen när fartygen ligger i hamn, eftersom det under färdens gång är svårare att kontrollera förekomsten av olagliga utsläpp.

1.8. I alla händelser anses MARPOL 73/78 vara ett bra instrument i kampen mot förorening av haven eftersom den omfattar cirka 90 % av världens handelsflotta.

1.9. Europeiska unionen har redan ett allmänt system för avfallshantering som detta förslag till direktiv kommer att utgöra en del av.

2. Kommissionens förslag

2.1. Föreliggande förslag till direktiv har till syfte att minska utsläppen i havet av fartygsgenererat avfall och lastrester, särskilt olagliga utsläpp, som kommer från fartyg som anlöper Europeiska unionens hamnar. Detta skall ske genom att öka tillgången till och utnyttjandet av mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester i hamnarna. På så sätt ökar skyddet av den marina miljön.

2.2. Förslaget till direktiv gäller alla hamnar i medlemsstaterna, inklusive småbåtshamnar, och alla fartyg, oavsett flagg, som anlöper eller framförs i en av medlemsstaternas hamnar, med undantag för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som används i icke-kommersiell tjänst. Det åligger alla hamnar att upprätta och följa en plan för mottagande av avfall.

2.3. Kommissionen föreslår olika åtgärder för att se till att hamnarnas mottagningsanordningar används. De omfattar bland annat principen om obligatorisk avlämning och kravet på att hamnförvaltningen utarbetar ett kostnadstäckningssystem som uppmuntrar användning av anläggningarna.

2.4. Medlemsstaterna skall se till att kostnaderna för att inrätta och genomföra avfallsmottagning i hamnarna täcks genom en fartygsavgift.

2.4.1. Alla fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat måste lämna ett betydande bidrag till dessa kostnader genom att betala en avgift, oberoende av om de använder anordningarna. Denna avgift kan ingå i hamnavgiften eller utgöra en separat avfallsavgift.

2.4.2. Tilläggsavgifter kan tas ut och beräknas efter den mängd och typ av avfall som faktiskt avlämnas av fartyget.

2.4.3. Avgifterna skall vara utformade så att de är överskådliga, icke-diskriminerande och rättvisa. De som använder hamnen skall också informeras om avgifterna och om hur de beräknats.

2.5. För att underlätta samarbetet mellan fartyget, hamnmyndigheten och andra berörda skall befälhavaren i förväg uppges disponibelt lastutrymme och mängden avfall ombord till den hamn som fartyget skall anlöpa, liksom också om man avser att använda mottagningsanordningarna.

2.6. Avfallet skall avlämnas i hamnens mottagningsanordning innan fartyget lämnar hamnen, såvida befälhavaren inte intygar att fartyget har tillräckligt lastutrymme för den planerade färden.

2.7. Undantag får beviljas av medlemsstaterna för exempelvis fartyg i linjetrafik, när det klart framgår att fartyget har en överenskommelse för att avlämna avfall i en annan hamn längs sin rutt.

2.8. Vad som främst kan göras för att garantera att fartygen följer direktivets bestämmelser är att medlemsstaterna utför stickprovskontroller. Inspektioner kan också ske inom ramen för direktiv 95/21/EG (hamnstatskontroll)⁽¹⁾.

2.9. Myndigheterna skall lämna upplysningar om överträdelser till andra hamnar som dessa fartyg antas kunna anlöpa.

2.10. Medlemsstaterna skall inrätta ett system med påföljder för överträdelser av direktivets bestämmelser. Påföljderna skall vara effektiva och avskräckande samt stå i proportion till överträdelserna. Dessutom skall medlemsstaterna utarbeta förfaranden för att kompensera fartyg för eventuella dröjsmål som orsakats av att avfallsmottagningen i hamnen fungerat bristfälligt.

3. Allmänna kommentarer

3.1. Med reservation för de synpunkter som framförs nedan stöder kommittén kommissionens förslag till direktiv, som utgör en del av gemenskapens politik i fråga om avfallshantering.

3.2. Gemenskapens miljöpolitik syftar till en hög skyddsnivå som grundas på försiktighetsprincipen och på principerna att förorenaren skall betala och att förebyggande åtgärder bör vidtas⁽²⁾.

⁽¹⁾ Direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1. Rättelse: EGT L 291, 14.11.1996, s. 42). ESK:s yttrande: EGT C 393, 31.12.1994, s. 50.

⁽²⁾ Artikel 130r.2 i EG-fördraget.

3.3. I sitt yttrande från 1993 om kommissionens meddelande om en gemensam politik för säker sjöfart⁽¹⁾ framförde kommittén att bristen på anläggningar för att samla upp avfall försvårade efterlevnaden av den lagstiftning som gäller i fråga om att bekämpa föroreningar, och likaså det faktum att vissa parter inte följer MARPOL-konventionens överenskommelser.

3.3.1. Kommittén föreslog att driftskostnaderna för dessa anläggningar skulle hållas på en rimlig nivå och att gemenskapen därför borde avdela resurser för att utrusta hamnar med nödvändiga anläggningar.

3.4. I en resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säker sjöfart⁽²⁾, utfäster sig rådet att prioritera utvecklingen, tillgången och användningen av gemenskapens anläggningar för avfallsmottagning. Enligt direktiv 95/21/EG skall fartyg som utgör en påtaglig fara för den marina miljön inte tillåtas att lämna hamnen.

3.5. För att bättre förebygga miljöförstöring och motverka snedvridning av konkurrensen skall miljöföreskrifterna i detta förslag gälla alla gemenskapens hamnar och alla fartyg, oavsett flagg, som anlöper dessa hamnar.

3.6. Vad som är nödvändigt för att bekämpa föroreningar i havet orsakade av att fartyg släpper ut driftsrelaterat avfall är dels att hamnarna tillhandahåller lämpliga anläggningar, dels att fartygen använder dessa anläggningar.

3.7. Kommissionen skiljer mellan fartygsgenererat avfall och lastrester, och direktivförslaget avser endast avlämning och mottagning av fartygsgenererat avfall. Lastrester kommer även i fortsättningen att omfattas enbart av bestämmelserna i MARPOL-konventionen.

3.7.1. Kommittén anser att målsättningen att förebygga att fartyg ger upphov till föroreningar i havet skulle vara lättare att uppnå om man inkluderar konventionens bilagor II och IV och inte skiljer mellan fartygsgenererat avfall och lastrester. Emellertid inser kommittén att detta skulle vålla problem vid den praktiska tillämpningen och har därför förståelse för kommissionens inställning.

3.8. Föreliggande förslag till direktiv har exakt samma målsättning som MARPOL 73/78, det vill säga att skydda den marina miljön mot förorening orsakad av fartygens drift, oberoende av vilken flagg fartygen för. Emellertid är målsättningen för MARPOL 73/78 att reglera fartygsutsläpp i havet, medan det i direktivförslaget läggs större vikt vid att kontrollera fartygen när de anlöper gemenskapens hamnar, i och med att det blir obligatoriskt att avlämna avfall i anläggningar i hamnarna.

3.9. Det är en allmän uppfattning att det inte är bristen på bestämmelser som utgör problemet med de befintliga internationella överenskommelserna för att bekämpa föroreningar från fartyg i drift. Problemet är snarare bristande genomförande och efterlevnad av bestämmelserna.

3.10. För att bli effektiva måste gemenskapsbestämmelserna först och främst tydligt slå fast att det är obligatoriskt för hamnarna att tillhandahålla lämpliga anläggningar för avfallsmottagning. Om sådana anläggningar eller uppgift om dem saknas kan det leda till att fartyg bryter mot bestämmelserna och släpper ut sitt avfall till havs.

3.11. I gemenskapens hamnar tillämpas olika system för beräkning av avgifter för avfallsmottagning. I förslaget ger kommissionen uttryck för en mycket flexibel syn på valet av system i varje enskilt fall — en inställning som kommittén stöder. Det är dock viktigt att hamnförvaltningen för en öppen avgiftspolitik och ser till att avgifterna är skäliga och står i relation till de tillhandahållna tjänsterna.

3.11.1. Kommittén antog nyligen ett yttrande om avgiftsprinciper för transportinfrastruktur⁽³⁾ och föreslår att kommissionen beaktar slutsatserna i det yttrandet.

3.12. Ett viktig del i förslaget till direktiv är att alla hamnar åläggs att upprätta en plan för mottagning och hantering av avfallet. Planernas innehåll skall också offentliggöras. För att ge planerna ett ändamålsenligt innehåll bör man se till att användarna av anläggningarna och de som arbetar där konsulteras vid utarbetandet.

3.12.1. Det är också av grundläggande betydelse att man i planerna för mottagning och hantering av avfall beaktar lämplig fortbildning för berörda arbetstigare.

3.13. Kommittén noterar att det krav som stipuleras i MARPOL 73/78 om att fartyg inte får förorsakas otillbörligt dröjsmål också beaktas i direktivförslaget.

3.14. Det ligger i den marina föroreningens natur att den har gränsöverskridande konsekvenser. Eftersom medlemsstaterna inte var för sig kan vidta tillräckliga och ändamålsenliga åtgärder, bör åtgärder för att skydda haven utarbetas på gemenskapsnivå. En sådan strikt ordning som den föreslagna kräver att angränsande länder har ett nära samarbete på området för information och kontrollförfaranden, inte bara inom EU utan också med tredje land. Konkurrens på lika villkor kan bara garanteras om direktivet får en allmän tillämpning.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 slutlig — ESK:s yttrande: EGT C 34, 2.2.1994, s. 47.

⁽²⁾ EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

⁽³⁾ EGT C 101, 12.4.1999.

3.14.1. Kommittén föreslår därför att man inom ramen för program som Meda, Phare och Tacis eller Lomé-konventionen överväger att finansiera projekt inom detta område.

4. Särskilda kommentarer

4.1. Artikel 4 (Mottagningsanordningar i hamn)

4.1.1. De krav som ställs på fartygen är tydligt preciserade, medan kraven på hamnarna är alltför oklart formulerade och bör förtydligas.

4.1.2. Samarbete mellan närbelägna hamnar bör uppmuntras för att uppnå kostnadseffektivitet. Detta gäller i särskilt hög grad för mindre hamnar i områden där det finns andra hamnar som är bättre utrustade.

4.1.3. Åtgärder måste dock vidtas för att lösa de problem av teknisk och ekonomisk art som kan leda till att direktivet kan bli svårt att genomföra i praktiken, och som hänger samman med antalet anordningar som kommer att behövas för att hantera avfallet och sortera de olika ämnena som det består av.

4.2. Artikel 6 (Anmälan)

Kommittén anser att det vore fördelaktigt för fartygen och för medlemsstaterna om man utsåg en enda instans i varje hamn som anmälan skall göras till, och att denna i sin tur skulle ansvara för att vidarebefordra informationen till alla som berörs.

4.3. Artikel 7 (Avlämning av fartygsgenererat avfall)

I denna artikel stipuleras att det är obligatoriskt att avlämna allt fartygsgenererat avfall, men man borde här också beakta de fall när en hamn inte har lämpliga anordningar för att ta emot avfall.

4.4. Artikel 8 (Avgifter för fartygsgenererat avfall)

4.4.1. Att varje fartyg skall betala en avgift — oavsett om fartyget i fråga faktiskt använder anordningarna i hamnen eller inte — straffar de mindre hamnarna, där det antagligen inte kommer att vara möjligt att få igen kostnaderna för mottagning och hantering av avfall, med tanke på den låga beläggningen.

4.4.2. Beräkningarna av avgiften kommer att vara olika för varje hamn, och avskrivningen av kostnaderna för anläggningarna för avfallshantering kommer att medföra problem i och med att dessa anläggningar ofta är privatägda och ligger utanför hamnområdet.

4.4.2.1. Om en medlemsstat bedömer att driften av en viss anläggning för mottagning och hantering av avfall inte är

lönsam och faktiskt inte uppfyller sjöfartsnäringens krav, anser kommittén att det måste finnas möjlighet att stänga den aktuella anläggningen och följaktligen inte längre ta ut avgifter som avser anläggningen i fråga.

4.4.3. ESK föreslår att man grundar avgiftssystemet på två delar: en grundavgift och en avgift som baseras på den mängd och den typ av avfall som fartyget faktiskt avlämnar.

4.5. Artikel 9 (Undantag)

4.5.1. Kommittén ser positivt på möjligheterna för medlemsstaterna att bevilja undantag i enlighet med artikel 9. Fartyg som regelbundet anlöper vissa hamnar och fartyg som regelbundet avlämnar fartygsgenererat avfall i andra hamnar längs sin rutt skall inte behöva betala grundavgiften för avfallsmottagning i varje ny hamn som fartyget anlöper.

4.5.2. I de fall då fartyg används i reguljärtrafik mellan hamnar i medlemsstaterna och tredje land och det kan fastställas att avfall regelbundet och under kontrollerade former avlämnas i hamnar i tredje land, bör fartyget befrias från att betala avgift för avfall i hamnar i medlemsstaterna.

4.6. Artikel 10 (Avlämning av lastrester)

I motsats till fartygsgenererat avfall tillhör lastresterna lastens ägare. Denna artikel bör därför fastställa vilket ansvar ägaren har för kostnaderna i samband med avlämning av dessa rester.

4.7. Artikel 11 (Kontroll av efterlevnad)

4.7.1. Kraven på kontroll i detta direktiv kommer avsevärt att öka arbetsbördan i samband med hamnstatskontroll, eftersom inspektioner av alla fartyg som inte uppfyller anmälningsplikten i enlighet med artikel 6 eller lämnar bristfälliga uppgifter måste prioriteras. Kommittén tvivlar på att EU:s hamnstatskontroll kan garantera att man utför de effektiva inspektioner som är av avgörande betydelse för att direktivets genomförande skall bli framgångsrikt.

4.7.2. Kommittén noterar att artikel 11.3 fastställer att ett fartyg inte skall tillåtas lasta eller lossa sitt gods eller ta ombord passagerare när det, i enlighet med förfarandena i artiklarna 11.1 och 11.2, finns bevis om överträdelse av bestämmelserna. Denna text bör dock formuleras om för att göra innebörden tydligare.

4.7.2.1. Det måste även påpekas att det i direktivförslaget endast föreslås påföljder för fartyg som inte uppfyller sina skyldigheter, men inte för hamnar som inte uppfyller kraven. Detta framstår som orättvist.

4.7.2.2. Om ett fartyg inte helt uppfyller de villkor som nämns i artiklarna 7 och 10 borde det räcka att den hamn som är fartygets nästa anhalt meddelas och att man där inspekterar loggböckerna, mängden avfall och övriga förhållanden. Därefter beslutas om eventuell påföljd för överträdelsen. Att hålla kvar fartyget enligt artikel 11.2 framstår som onödigt drastiskt.

5. Slutsatser

5.1. Kravet att utrusta hamnar med anläggningar för mottagning av avfall finns inskrivet i MARPOL-konventionens bestämmelser. Alltsedan denna konvention genomfördes har detta ärende varit föremål för kontroverser, dels på grund av

att sådana anläggningar saknas i vissa hamnar, dels på grund av att fartygen inte följer bestämmelserna.

5.2. Kommittén anser att det föreslagna direktivet kan komma att leda till att nuvarande förhållanden i Europeiska unionens hamnar förbättras, och att dessa förhållanden bör spridas till andra sjöfartsområden i världen. I förlängningen kan detta leda till likartade förhållanden i alla hamnar och strikta normer för att kontrollera förorening av havet.

5.3. Kommittén stöder de målsättningar som ligger till grund för kommissionens förslag till direktiv och anser att man innan förslaget antas bör beakta kommitténs kommentarer ovan. Det gäller frågor som att precisera hur mottagningsanläggningarna i hamnarna skall vara utrustade, hur avgifterna skall beräknas och hur man skall kunna garantera att efterlevnaden av bestämmelserna i direktivet kan kontrolleras.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 95/53/EG om fastställande av principerna för organisationen av officiell kontroll på djurfoderområdet"

(1999/C 138/05)

Den 23 mars 1998 beslutade Ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 23.3 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om ovannämnda förslag.

Sektionen för jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö, som fick uppdraget att förbereda ärendet, antog sitt yttrande den 2 mars 1999. Föredragande var Sergio Colombo.

Vid sin 362:e plenarsessionen den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 89 röster för, 1 röst emot och 4 nedlagda röster.

1. Förslagets målsättning

1.1. Kontrollbestämmelserna inom djurfoderområdet fastställs i direktiv 95/53/EG både när det gäller produkter med ursprung i gemenskapen och i tredje land.

1.2. I samband med att inre marknaden har förverkligats och att de interna gränskontrollerna har avskaffats har EU fastställt nya regler — i synnerhet mot bakgrund av erfarenheterna från BSE-krisen — som innebär att medlemsstaterna skall utforma ett antal gemensamma principer när det gäller att inrätta kontroller och när det gäller att marknadsföra varor inom gemenskapen.

1.3. I förslaget till direktiv lägger man fram några ändringar av direktiv 95/53/EG med hänsyn till gemenskapslagstiftningens utveckling och de erfarenheter som visat att kontrollerna är otillräckliga i kritiska situationer, där det ofta krävs snabba insatser från gemenskapen.

1.4. De föreslagna ändringarna rör:

- Harmonisering av kontrollförfaranden när det gäller alla produkter som importeras från tredje land.
- Behovet av en skyddsreglering och en juridisk grund för att kunna utföra inspektioner på plats i tredje land.
- Utvidgning av möjligheten att utföra kontroller inom gemenskapen genom att den begränsning som föreskrivs i direktiv 95/53/EG skall vidgas.
- Kommissionens möjlighet att kontrollera att gemenskapslagstiftningen tillämpas korrekt och att genomföra kontrollinsatser för att avhjälpa de brister som hindrar ett snabbt införande av ett samordnat kontrollprogram vid

plötslig smitta, som kan utgöra en allvarlig risk för människors och djurs hälsa samt för miljön.

1.5. Detta förslag har lagts fram för att man skall utforma särskilda kontrollprogram på gemenskapsnivå som skall komplettera dem som redan föreskrivs i direktiv 95/53/EG.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Kommittén ser positivt på de målsättningar som kommissionen försöker uppnå. En av fördelarna med det aktuella förslaget är att det kompletterar direktiv 95/53/EG när det gäller officiella kontroller inom djurfodersektorn genom att nya effektiva kontrollmöjligheter föreskrivs, i synnerhet när det gäller produkter med ursprung i tredje land.

2.2. De senaste erfarenheterna har visat hur viktigt det är att utvidga kontrollerna och således även hälsogarantin när det gäller produkter som importeras från tredje land.

2.2.1. Importerade kvantiteter av citrusfruktsrester med höga halter av dioxin har avslöjat hur allvarligt problemet kan bli när inga lämpliga kontrollinstrument finns föreskrivna i gemenskapens regelverk när det gäller export från tredje land.

2.3. Dessutom måste man betona att kontrollinsatserna skall verkställas av kommissionen eller medlemsstaterna där det är nödvändigt.

2.3.1. Mot bakgrund av de eventuella effekterna på gemenskapens budget innebär detta en viktig nyhet, även om man påstår motsatsen i motiveringen till kommissionens förslag.

3. Särskilda kommentarer

3.1. Kommittén framhåller de ständigt aktuella artiklarna 15 och 17 i direktiv 95/53/EG som rör analysmetoder och de anläggningar som har tillstånd att utföra kontroller.

Bryssel den 24 mars 1999.

3.2. Kommittén anser att den första strecksatsen under artikel 9b.1 i förslaget till ändring borde lyda enligt följande:

”— tills vidare förbjuda import från aktuellt tredje land eller delar av detta eller från en eller flera särskilda produktionsanläggningar samt, i tillämpliga fall, från tredje land som är transitland och/eller”.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till rådets förordning (EG) om den gemensamma organisationen av marknaden för socke (kodifierad version)”

(1999/C 138/06)

Den 22 mars 1999 beslutade rådet i enlighet med artiklarna 43 och 198 i EG-fördraget att anmoda Ekonomiska och sociala kommittén att utarbeta ett yttrande om ovannämnda förslag.

NAT-sektionen, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 2 mars 1999. Föredragande var Rudolf Strasser.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 96 röster för och 6 nedlagda röster.

1. Det av kommissionen framlagda förslaget till kodifiering beträffande den gemensamma organisationen av marknaden för socker har utarbetats på grundval av en konsoliderad version av förordning (EEG) nr 1785/81 och dess ändringsrättsakter. Den nya förordningen ersätter därigenom de olika förordningar som är föremål för kodifieringen.

2. Ekonomiska och sociala kommittén välkomnar kommissionens förslag, eftersom kodifieringen ligger i linje med kraven

på överskådlighet och tydlighet i gemenskapens regelverk. Vid en genomgång av texten har det visat sig att kommissionens förslag inte innebär några innehållsmässiga, utan enbart formella ändringar, vilka krävdes vid själva kodifieringsprocessen.

3. I kommissionens förslag förekommer det såväl tryck- och översättningsfel som betydelseförändrande fel. Ekonomiska och sociala kommittén uppmanar kommissionen att granska texten och utföra nödvändiga korrigeringar.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Europeiska unionens inkomster"

(1999/C 138/07)

Den 26 januari 1999 beslutade Ekonomiska och sociala kommittén i enlighet med artikel 23.3 i sin arbetsordning att utarbeta ett yttrande om "Europeiska unionens inkomster".

Sektionen för Ekonomiska och monetära unionen, ekonomisk och social sammanhållning som svarat för det förberedande arbetet i ärendet antog sitt yttrande den 3 mars 1999. Föredragande var Vasco Cal.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 105 röster för, 6 emot och 9 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Den europeiska integrationsprocessen handlar inte bara om budgetfrågor, och de är inte ens de viktigaste aspekterna. Samtliga länder som medverkar i denna process anser att fördelarna är större än nackdelarna, som varierar från fall till fall och över tiden. Även utvidgningen är huvudsakligen motiverad av politiska och inte ekonomiska överväganden, även om studier visar att vissa länder kan komma att vinna mer än andra.

1.2. Europeiska unionen har nått en avgörande fas i sin historia. Med fullbordandet av den inre marknaden, införandet av en gemensam valuta, stärkningen av den ekonomiska och sociala sammanhållningen och utvidgningen till länderna i Central- och Östeuropa, går Europeiska unionen in i en ny utvecklingsfas som kräver långsiktiga beslut.

1.3. Kommittén är övertygad om att Europeiska unionens finansieringsproblem bara kan lösas om man anlägger ett mer sakligt synsätt och sätter det gemensamma intresset före nationella intressen. Vi uppmanar därför alla medlemsstater att arbeta i en konstruktiv och samarbetsinriktad anda och undvika alla tendenser till partiskhet med övertygelsen att en rättvis och varaktig lösning är det som på lång sikt bäst gagnar varje medlemsstats intressen. Kommittén vill bidra till denna debatt genom att i kapitel 4 i detta yttrande lägga fram ett förslag till det framtida systemet för Europeiska unionens inkomster.

1.4. I sitt yttrande om Agenda 2000⁽¹⁾, som antogs vid plenarsessionen i oktober 1997, ansåg Ekonomiska och sociala kommittén att det är nödvändigt att inleda en bred debatt om hur utgifter och intäkter fördelas mellan medlemsstaterna vid finansieringen av EU:s budget för att uppnå ett brett samförstånd om översynen av budgetramarna.

1.5. Kommissionens rapport om systemet med egna medel var ursprungligen planerad till slutet av 1999 men publicerades redan den 7 oktober 1998. Rapporten gör det således möjligt att analysera Agenda 2000 och budgetramarna i sin helhet och beakta den fråga som flera medlemsstater har tagit upp om sin budgetobalans⁽²⁾.

1.6. Vid Europeiska rådets möte i Berlin den 24–25 mars kommer diskussionerna att koncentreras till Agenda 2000. Kommittén känner sig förpliktad att bidra till att toppmötet "utvecklar en ambitiös politisk strategi som bygger vidare på de storartade idéer som (...) har skapat ett bättre integrerat, starkare och mer solidariskt Europa, ett Europa som av en majoritet av medborgarna uppfattas som ett gemensamt framtidsprojekt och inte som ett skydd mot överdrifter och kortsiktiga nationella intressen" (punkt 4.5 i ovannämnda yttrande).

2. Kommissionens rapport

2.1. Som ett inslag i raden av sammanhängande policyförslag inom ramen för Agenda 2000 har Europeiska kommissionen publicerat en bred översikt av hur det nuvarande systemet fungerar för hantering av de tillgängliga resurserna för finansiering av Europeiska unionens budget (KOM(1998) 560 slutlig). I översikten skisseras hur de olika komponenterna utvecklats under det senaste årtiondet.

2.2. Syftet med denna översikt är att tillföra information till diskussionen, dels om i vilken mån nuvarande system klarar av att ställa resurser till förfogande, dels de relativa fördelarna med olika alternativ för variationer — eller större förändringar — i hanteringen av dessa resurser. Eftersom man överväger centrala beslut om de större utgiftsposterna i budgeten (bland annat den gemensamma jordbrukspolitikerna och strukturfonderna) är det viktigt att inkomstresurserna blir tillräckliga för att täcka åtagandena.

⁽¹⁾ EGT C 19, 21.1.1998.

⁽²⁾ Budgetobalansen mäts utifrån skillnaden mellan bidrag till och intäkter från EU:s budget.

2.3. Kommissionens rapport om finansieringen av Europeiska unionen

- undersöker fördelarna med det befintliga systemet för egna medel, som kombinerar inkomster från traditionella egna medel, en öronmärkt del av momsintäkterna och ett bidrag som bygger på relativa BNI-summor,
- överväger möjligheten till nya egna medel,
- överväger speciellt möjligheten att en momsrelaterad resurs betalas in direkt till EU,
- studerar påståendena om att dagens bidragsstruktur från vissa medlemsstater lägger en orättvis börda på dessa medan andra blir relativt generöst behandlade (bland annat diskuteras mekanismen för en delrabatt till Storbritannien).

2.4. När det gäller EU:s budgetmedel kommer kommissionen fram till samma slutsatser som ESK i yttrandet om Agenda 2000, nämligen att "bidragen till gemenskapsbudgeten har blivit mer proportionella i förhållande till ländernas ekonomiska resurser" och lett till större rättvisa (punkt 4.4.3 i yttrandet). Enligt kommissionen beror detta på ändringarna 1988 och 1994, genom första och andra Delors-paketet, som innebar en betydande ökning av BNI-resursens andel av de samlade budgetmedlen och en relativ minskning av de traditionella medlens och mervärdesskattens andel (se tabell 1 i rapporten).

2.5. Kommissionen tar upp ett kriterium som ESK presenterade i sitt tidigare yttrande och som är viktigt i samband med alla bedömningar av EU:s effekter på enskilda medlemsstater. Som ESK konstaterade i sitt yttrande "är situationen när det gäller intäkter dock mer komplicerad". Utgifterna för ekonomisk och social sammanhållning är fördelaktiga för de länder och regioner där behovet är störst, men utgifterna för inre politikområden är annorlunda fördelade. I huvudsak är också utgifterna för den gemensamma jordbrukspolitikerna mer fördelaktiga för de länder där den har tillämpats länge och inneburit mest stöd, även om 1992 års reform har minskat denna obalans.

2.6. Kommissionen konstaterar att dagens system för egna medel visserligen genererar medel att finansiera EU:s utgifter, men att EU saknar verkliga "egna medel" och i huvudsak är beroende av överföringar från medlemsstaternas statskassor. Av detta skäl är det ännu svårare för EU-medborgarna att bilda sig en uppfattning om relationen mellan bidrag och förmåner än när det gäller skattebetalare och medborgare inom en enskild medlemsstat.

2.7. Kommissionen noterar att EU saknar verklig finansiell självständighet, men i rapporten utvecklas inte diskussionen om huruvida kommissionen — och medlemsstaternas regeringar — önskar att systemet för EU:s finansiering skall bli mer beroende av uppbördsmetoder inom ramen för unionens befogenheter och mindre beroende av överföringar ur medlemsstaternas statskassor.

2.8. Debatten om i vilken mån EU skall vara finansiellt självständig väcker centrala frågor om principer och medelförvaltning. Kommissionen har dragit i gång en diskussion om en eventuell överenskommelse med innebörden att gemenskapens institutionella förfaranden skulle ge kommissionen möjlighet att besluta om en (låg) momssats som direkt öronmärks för gemenskapsbudgeten, men detta förutsätter att det skulle vara positivt att den finansiella självständigheten ökar och att arrangemanget blir överskådligt.

2.9. Trots de tekniska och begreppsmässiga svårigheterna att fastställa och mäta budgetobalanserna, som beskrivs i detalj i rapporten, har kommissionen försökt beräkna dessa budgetsaldon med hjälp av olika metoder: den operativa balansmetoden och den metod som tillämpas på korrigeringsystemet för Storbritannien. I rapportens andra del låter kommissionen förstå att detta medför att de ekonomiska relationerna mellan medlemsstaterna och EU:s budget blir mindre tydliga.

2.10. När det gäller förslagen om hur dessa problem skall lösas anser kommissionen att om man kan uppnå politisk enighet om att dessa obalanser måste tas upp, finns det tre alternativ som inte utesluter varandra: ett mer genomskinligt och rättvist finansieringssystem som innebär att man avskaffar korrigeringsystemet till förmån för Storbritannien, och allmänt utnyttjar BNI-resursen — ett utgiftssystem med en minskning av andelen till den gemensamma jordbrukspolitikerna genom att utgifterna för det direkta jordbruksstödet delvis återbetalas till medlemsstaterna — och ett allmänt korrigeringsystem.

2.11. Avslutningsvis konstaterar man i rapporten att varken behovet att öka de finansiella resurserna eller bristerna i dagens system gör det nödvändigt att ändra beslutet om egna medel på kortare sikt. Därmed upprepas den uppfattning som förs fram i Agenda 2000.

2.12. Kommissionen noterar att det finns alternativa lösningar för att variera komponenterna eller proportionerna inom dagens system för egna medel och att dessa kan bli aktuella att tillämpa i framtiden, men att inget av alternativen är idealiskt. Ifall frågan om budgetobalans får tillräckligt stöd krävs beslut om de bästa och lämpligaste alternativen.

2.13. Med vissa förändringar om effekterna av gemenskapens utvidgning konstaterar kommissionen emellertid att de förändrade totala anspråken på gemenskapsbudgeten torde innebära så signifikant ändrade förutsättningar att det är motiverat med en så genomgripande reform.

3. Allmänna kommentarer

3.1. Som ESK redan har framhållit (punkt 4.4.4 i yttrandet om Agenda 2000) "är de snedvridningar som uppkommer vid beräkningen av nettobidrag till och från gemenskapsbudgeten inte i första hand en resursfråga (medlemsstaternas bidrag), utan snarare beroende av de olika budgetrubrikernas relativa vikt. Den största delen av budgetmedlen går fortfarande till jordbrukspolitiken (ca 50 % av den totala budgeten), medan strukturpolitiken svarar för ungefär en tredjedel av den totala budgeten."

3.2. Såväl EU:s inkomster som utgifter bestäms i slutändan av vad rådet beslutar för att uppnå de mål som anges i fördraget, till exempel när rådet godkänner åtgärder som berör reform av den gemensamma jordbrukspolitiken, ekonomisk och social sammanhållning eller forskning och teknisk utveckling. Budgetkonsekvenserna av dessa beslut framgår i många fall inte direkt eftersom de beror på hur besluten genomförs i de enskilda medlemsstaterna och på deras ekonomiska strukturer.

3.3. "Kompensationsmekanismen för Förenade kungariket" antogs 1984 på grund av landets budgetobalans. Obalansen var resultatet av att Storbritannien har en mindre och strukturellt avvikande jordbrukssektor, vilket innebär lägre utgifter till den gemensamma jordbrukspolitiken och ett proportionellt sett större bidrag eftersom landets momsandel är proportionellt sett större än dess andel av EU:s totala BNI. Korrigeringssystemet har inneburit att landets budgetobalans de senaste åren har minskat från i medeltal $-0,5$ % till $-0,2$ % av BNI. Om man använder samma typ av definition visar det sig i dag att också Tyskland, Nederländerna, Österrike och Sverige uppvisar budgetobalanser på nära $-0,5$ % av BNI, vilket fått dessa länder regeringar att föreslå att även de skall omfattas av korrigeringssystemet. ESK anser att om man gradvis avskaffade korrigeringssystemet till förmån för Storbritannien skulle budgetobalansen för de största nettobidragsgivarna vara mycket mindre.

3.4. Kommissionens simuleringar i rapportens bilaga 6 om konsekvenserna av en generell tillämpning av korrigeringssystemet som bygger på Storbritanniens modell, men som innebär att medlemsstaterna skall bidra till systemets effekter på andra stater men inte på dem själva, visar att Storbritannien, som i dag ensamt omfattas av kompensationsmekanismen, skulle beröras mest av en sådan lösning.

3.5. Även när det gäller Spaniens förslag att budgetbidragen skall vara progressiva gör kommissionen simuleringar beträffande effekterna på medlemsstaternas bidrag. I sin analys tillstår

kommissionen att det nuvarande systemet med egna medel har degressiva inslag men anser att förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till omfördelningen genom utgiftssidan av budgeten, särskilt när det gäller ekonomisk och social sammanhållning.

3.6. Kommissionen analyserar också utförligt möjligheten att skapa nya egna medel och därmed ge EU ökad finansiell självständighet i förhållande till de nationella budgetarna. Kommissionen går igenom olika alternativ och deras fördelar och nackdelar: CO₂-energiskatt, kombinerad mervärdesskatt, punktskatter på tobak, alkohol och mineraloljor, bolagsskatt, kommunikationsskatter, personlig inkomstskatt, källskatt på ränteinkomster och ECB:s "seignorage" (myntningsrätt). Svårigheten att förutse hur stora intäkterna skulle bli innebär att många av dessa alternativ endast kan utnyttjas allmänt i begränsad utsträckning.

3.7. En annan möjlighet som kommissionen analyserar är att utnyttja åtgärderna i Agenda 2000, särskilt överföringen av en del av utgifterna för direktstödet inom den gemensamma jordbrukspolitiken till de nationella budgetarna. Denna åtgärd skulle minska EU:s budgetutgifter med cirka 8 % och därmed minska medlemsstaternas bidrag, vilket skulle leda till att de nuvarande budgetobalanserna blir mindre. Ännu en möjlighet skulle kunna vara att se till att jordbruksutgifterna, som utgör den största utgiftsposten, i högre grad än i nuläget respekterar den ekonomiska vikt som de skilda medlemsstaterna har.

3.7.1. Man har även övervägt att sänka jordbrukspriserna till den nivå som råder på världsmarknaden. Men man beaktar då inte att även världsmarknadspriserna snedvrids till följd av det omfattande stöd som de stora producentländerna ger.

3.8. Alla dessa alternativ har sina begränsningar och är tekniskt svåra att genomföra. Den allvarigaste konsekvensen för EU är dock att inget av dem i sig kan lösa de nuvarande svårigheterna att garantera stabila och förutsägbara medel inom ramen för ett rättvisare, mer solidariskt och av samtliga parter accepterat system som är hållbart på lång sikt och kapabelt att klara av den planerade utvidgningen.

3.9. Kommittén vill framhålla att man inte får blanda ihop följande tre nivåer i de aktuella diskussionerna: den totala budgeten och gemenskapens medel, balans mellan gemenskapens olika politikområden (den gemensamma jordbrukspolitiken, strukturpolitiken, utvidgningen osv.) och rättvisa mellan medlemsstaterna.

3.10. Det var viktigt för kommissionen att utarbeta planer för perioden 2000–2006 med hänsyn till budgetbalanserna, därför att många av de föreslagna åtgärderna på lång sikt avsevärt skulle kunna ändra de balanser som beräknats för 1997 och 1999. Om till exempel det rabattsystem som gynnar Storbritannien skulle avskaffas, om man i större utsträckning

utnyttjar BNI-resursen i stället för momsresursen, om en del av utgifterna för direktstödet inom den gemensamma jordbrukspolitiken överförs till de nationella budgetarna eller om man minskar bidragen till strukturfonderna, skulle budgetbalanserna utvecklas på ett helt annat sätt under perioden 2000–2006 än under perioden 1993–1999, och de största effekterna skulle kunna uppnås i andra länder än i dem som vill omfattas av ett korrigeringsystem.

3.11. ESK vill betona att den verkligt brännande frågan i budgetdiskussionerna om Agenda 2000 berör den belastning som utvidgningen innebär. Med hänsyn till den avsevärda levnads-standardsklyftan mellan EU och de östeuropeiska länderna är det uppenbart att man har gjort en grov underskattning av utvidgningens kostnader inom unionsbudgeten. Under dessa förhållanden bör det understrykas att det finns en grundläggande motsägelse mellan utvidgningsmålsättningen och de starka kraven på att nettobetalen skall svara för lägre bidrag till EU-budgeten. ESK anser att rådet före utvidgningen bör ändra beslutet om egna medel för att bättre fördela de budgetbördor som blir följderna av utvidgningen.

4. Förslag till det framtida systemet för Europeiska unionens inkomster

4.1. De beslut som skall fattas i år om Agenda 2000, budgetplanen och om systemet med egna medel måste grunda sig på en klar uppfattning om finansieringen på lång sikt. Den utvidgning som inleds 2005/2006 utgör en historisk möjlighet att införa ett nytt finansieringssystem som är mer rättvist och mindre obalanserat än det nuvarande.

4.2. Det måste råda en allmän politisk enighet om principerna för det framtida systemet, för att de beslut som fattas på kort sikt och som kommer att gälla tills det nya systemet träder i kraft inte skall strida mot det sistnämnda och därmed ytterligare försvåra diskussionerna om EU:s framtida finansieringssystem.

4.3. Med tanke på alla olika argument som förts fram om budgetobalanserna ställer sig Ekonomiska och sociala kommittén positiv till en generell regleringsmekanism varigenom en ram fastställs för det nya systemet för egna medel. Denna mekanism skall göra det möjligt att direkt relatera det nationella välståndet (uttryckt i BNI per capita) till nettobidraget från varje medlemsstat. Man måste därför se till att den samlade resursnivån vad gäller egna medel är så hög att

Europeiska unionen verkligen kan fylla sin roll och dessutom stärka den.

4.3.1. Den kurva som grafiskt illustrerar denna mekanism får inte överskrida de gränser som fastställts för budgetbalanserna.

4.4. Den direkta relationen mellan dessa båda variabler bör inte uttryckas med enbart en linje utan med ett skuggat område kring denna linje, så att korrigeringsmekanismen träder in när nettosituationen i en medlemsstat faller utanför det skuggade området och avviker starkt från nettosituationen i andra medlemsstater med samma välståndsnivå. Relationen mellan budgetobalansen mätt i relation till BNI per capita och budgetbalansutfallet kräver en formel som tar hänsyn till årliga variationer i bidraget till budgeten. I princip bör de överenskomna mekanismerna innefatta en variationsmarginal som är godtagbar som genomsnitt för en period som överstiger ett år. Storleken på denna marginal bör vara tillräcklig för att uppnå en bättre balans mellan inkomstnivåns stabilitet och tillförlitlighet och de korrigeringar som görs av budgetbalanserna när de faller utanför det accepterade variationsintervallet. På så sätt kan man undvika allmänna korrigeringar varje år.

4.5. En teknisk fråga som kan orsaka problem i framtiden är hur man skall fastställa utgifterna i varje medlemsstat, eftersom många budgetrubriker inte säger något om detta i nuläget. Men eftersom systemet inte träder i kraft omedelbart skulle det var möjligt att förbereda det administrativa systemet för att lösa detta problem, och det skulle alltid vara möjligt att anse att vissa utgifter, till exempel i samband med externa eller administrativa åtgärder, inte behöver kompenseras fullt ut.

4.6. En principiell överenskommelse om det framtida finansieringssystemet kommer också att underlätta godkännandet av olika aktuella förslag på olika områden, till exempel de förslag som kommissionen tar upp i sin rapport, eftersom alla medlemsstater får en garanti för att obalanserna och orättvisorna inte kommer att öka.

4.7. Den kommer också att göra det möjligt att omedelbart förenkla det nuvarande finansieringssystemet, till exempel genom att i större utsträckning utnyttja BNI-resursen i stället för att fortsätta med de komplicerade beräkningarna av mervärdesbidraget, eller genom att öka de avdrag som medlemsstaterna gör i fråga om de traditionella egna medlen, eller minska beräkningsunderlaget för att kompensera Storbritannien. Dessa omedelbara åtgärder skulle minska obalansen när det gäller de aktuella bidragen för perioden 2000–2006 och skulle underlätta övergången till det nya systemet.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om ändring för andra gången av förordning (EG) nr 850/98 av den 30 mars 1998 för bevarande av fiskeresurserna genom tekniska åtgärder för skydd av unga exemplar av marina organismer" ⁽¹⁾

(1999/C 138/08)

Den 23 mars 1999 beslutade rådet att i enlighet med artiklarna 43 och 198 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Ekonomiska och sociala kommittén utnämnde Eduardo Chagas till huvudföredragande och gav honom i uppdrag att utarbeta föreliggande yttrande.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 60 röster för, 4 emot och 10 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Genom förordning (EG) nr 850/98 antog rådet åtgärder för skydd av unga exemplar av marina organismer.

1.2. Enligt denna förordning förbinder sig rådet att, senast den 4 maj 1999, besluta om kompletterande regler för användning av kombinationer av olika maskstorlekar.

1.3. Genom det aktuella förslaget till förordning ändras sålunda förordning (EG) nr 850/98 och nya bestämmelser för att underlätta kontroll fastställs genom att skyldigheten att föra loggbok med avseende på dessa tekniska åtgärder utvidgas, samtidigt som detta även skall gälla vid gränsöverskridande fiske.

2. Allmänna kommentarer

2.1. ESK stöder föreliggande förslag till förordning.

2.2. Kommittén betonar att en politik som har till mål att bevara fiskeresurserna är en förutsättning för att fiskeverksamheten skall utvecklas normalt och för att denna sektor skall kunna bevara sin lönsamhet och konkurrenskraft.

2.3. För att vara effektiva måste de tekniska åtgärder som vidtas för att bevara fiskeresurserna vara enkla, genomförbara, möjliga att kontrollera och, om möjligt, vederbörligen utpröva under medverkan av yrkesmän inom sektorn.

2.4. Kommittén har tidigare framhållit att tekniska åtgärder för skydd måste basera sig på den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Därför har kommittén givit sitt stöd till en förbättrad undersökning av olika fångsttekniker, inte bara i syfte att bättre förstå vilken effekt befintliga redskap har utan även — och framför allt — för att ta fram mer selektiva fångstmetoder som förhindrar att unga exemplar kastas överbord eller landas.

2.5. ESK vill dessutom betona att en politik för bevarande av fiskeresurserna och samtliga instrument som denna baserar sig på bara kan få avsedd effekt om bestämmelserna efterlevs. Därför är det av avgörande betydelse att en dialog förs med medlemsstaternas förvaltningar och med sektorns branschorganisationer. Det är mycket viktigt att effektiva kontroller utförs och att detta sker på ett likartat sätt i hela EU.

2.6. Kommittén vill därför uttrycka sina reservationer med avseende på vilka praktiska följder tillämpningen av bestämmelserna i föreslagna artikel 4.4.b får för yrkesfiskarna när de utövar fiske. Detsamma gäller även det praktiska genomförandet av kontroller med avseende på de här föreslagna bestämmelserna.

⁽¹⁾ EGT C 11, 15.1.1999, s. 9.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Asbest"

(1999/C 138/09)

Den 19–20 mars 1997 beslutade Ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 23.3 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om "Asbest".

Sektionen för sysselsättning, sociala frågor och medborgarna, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 4 mars 1999. Föredragande var Thomas ETTY.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 55 röster för, 9 emot och 13 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Asbest är redan sedan många år erkänt som ett cancerframkallande ämne av EU. Relevant gemenskapslagstiftning har funnits sedan 1983.

1.2. Ekonomiska och sociala kommittén har i flera tidigare yttranden om asbest — och asbestrelaterad EU-lagstiftning — ställt sig bakom kommissionens uppfattning att alla typer av asbest är cancerframkallande. Man har också hävdats att "det är inte möjligt att fastställa 'säkra' exponeringsnivåer för asbestens skadliga egenskaper (...). Också mycket låga doser kan orsaka cancer. Den enda verkligt 'säkra' lösningen är därför att förbjuda asbest. De gränsvärden som fastställts för asbest (...) bör inte betraktas som 'säkra' gränser grundade på vetenskaplig forskning, utan snarare som resultatet av en anpassningsprocess där icke hälsobetingade överväganden har haft betydelse." (1) Nya vetenskapliga rön har systematiskt följts av strängare gränsvärden.

1.3. Merparten av de allvarliga, vanligtvis dödliga, sjukdomar som orsakas av asbest (olika typer av cancer, asbestos) visar sig först många år (5–10 eller mer) efter den första exponeringen. Trots de senaste decenniernas skyddslagstiftning kommer fortfarande vetenskapligt framtagna prognoser om förekomsten av asbestrelaterade sjukdomar som är alarmerande. Av en färsk forskningsrapport beställd av det nederländska arbetsmarknads- och socialministeriet framgår till exempel att man under de närmaste 35 åren räknar med att diagnostisera 40 000 asbestrelaterade sjukdomsfall i Nederländerna. Under perioden 1945–1995 räknar man med att cirka 10 000 personer har exponerats för asbest på fabriker i Nederländerna, vid arbete med rå asbest. Därtill har cirka 330 000 personer exponerats för asbest i samband med hantering och arbete med material och produkter som innehåller asbest. Man räknar med 19 000 fall av pleural bukhinne cancer och 19 000 fall av

asbestrelaterad lungcancer (2). I en nypublicerad artikel har doktor J. Peto, som är en ledande expert på området, gjort en prognos som säger att en kvarts miljon människor i Västeuropa kommer att dö av asbestrelaterad bukhinne cancer inom de närmaste 35 åren. Petos forskningsprojekt omfattade sex länder: Tyskland, Storbritannien, Frankrike, Italien, Nederländerna och Schweiz (3).

1.4. I EU är det bara två av de tre kommersiellt använda asbestfibrerna (blå och brun asbest) och produkter som innehåller dessa som är helt förbjudna sedan januari 1986. Vit asbest (krysotil) är förbjuden i fjorton produktkategorier, men den används fortfarande i asbestcementprodukter (t.ex. avloppsrör, takmaterial, vägghälsor — cirka 85 % av den använda mängden), friktionsmaterial (9 %), textilier, förseglingar och packningar (6 %) samt i vissa mycket specialiserade tillämpningar som medicinska filter.

1.5. Nio medlemsstater (Österrike, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna och Sverige) har infört förbud (med vissa undantag) mot primäranvändning (produktion, bearbetning, försäljning, import och marknadsföring) av asbest. Irland och Luxemburg stöder i princip ett förbud. I Storbritannien pågår för närvarande regeringsförhandlingar om att införa ett förbud. Regeringarna i Grekland, Portugal och Spanien — länder som har en betydande asbestcementindustri — stöder fortfarande ett status quo-läge. De säger sig inte acceptera det vetenskapliga resonemang som ligger bakom de andra medlemsstaternas ställningstagande och pekar på de negativa ekonomiska effekter som ett förbud skulle få.

1.6. Förutom de risker för arbetstagare och konsumenterna som sammanhänger med primäranvändning av asbest exponeras också arbetstagare och den stora allmänheten i EU-länderna för befintlig asbest, särskilt i byggnader, i samband med rivningsarbeten, underhåll, reparationer samt el- och rörarbeten. Det finns EU-lagstiftning som gäller i sådana situationer och för sådana aktiviteter.

(1) "Yttrande om förslag till rådets andra förordning (EG) om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för medel i arbetet: asbest", i EGT C 310, 1.9, 30.11.1981, s. 44, upprepat i kommitténs "Yttrande om förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 83/477/EEG om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för asbest i arbetet" i EGT C 332, 31.12.1990, s. 162.

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

(3) British Journal of Cancer, vol. 79 (3/4). Antalet dödsfall i lungcancer orsakad av asbest är minst lika stort som antalet fall av lungsäckscancer. Därmed kommer det totala antalet asbestrelaterade dödsfall i Västeuropa under de närmaste 35 åren sannolikt att överskrida 500 000.

1.7. Slutligen har man det allvarliga problemet med miljöföroreningar (luft, vatten) på grund av avfall som innehåller asbest (från asbestindustrier och rivningar) och som används till vägunderhåll (på landsbygden) samt problemet med korrosion på asbestcimentrör. Relevant gemenskapslagstiftning finns också på detta område.

2. Skälen till detta yttrande på eget initiativ

2.1. Det finns allt mer övertygande vetenskapliga bevis för de skadliga, ofta dödliga, effekterna av exponering för asbest (inklusive vit asbest).

2.2. Man kan befara att befintlig gemenskapslagstiftning och tillämpningen av denna inte i tillräckligt hög grad skyddar arbetstagare och den stora allmänheten. För det första gäller den grundläggande synpunkten, som framförts tidigare, att det inte är möjligt att fastställa säkra exponeringsnivåer för asbestens skadliga egenskaper. För det andra anser expertisen att det i många fall är svårt att kontrollera exponeringen av arbetstagare och andra som hanterar eller använder asbest eller produkter som innehåller asbest. De gränsvärden som fastställs genom EU-lagstiftning kan ofta överskridas.

2.3. Kommittén anser också att de befintliga undantagen är alldeles för omfattande och medger onödig import och användning av vit asbest, antingen i fall där man inte behöver använda asbest alls eller där det finns säkrare ersättningsmaterial att tillgå. Kommittén är medveten om att det i många fall bara är ett fåtal medlemsstater som utnyttjar dessa undantag, vilket tyder på att det inte längre finns något behov av sådana, även om de vid en viss tidpunkt behövdes och till en början utnyttjades av ett antal medlemsstater.

2.3.1. Ännu viktigare är emellertid att sådana undantag endast skall förekomma där det inte finns några likvärdiga alternativ att tillgå. Eftersom det i nästan samtliga fall finns sådana alternativ befinner vi oss i en besynnerlig situation så till vida att undantagen inte borde behövas, men i praktiken ändå utnyttjas i högre eller lägre grad (i ett fall har en medlemsstat ett särskilt undantag som man endast har utnyttjat åtta gånger). Kommittén anser att undantag är överflödiga i fall där det finns lämpliga alternativ och att dessa undantag bör avskaffas.

2.3.2. Kommittén är också oroad över att den vetenskapliga metod som använts för att avgöra huruvida undantag skall tillåtas eller inte uppvisar klara brister genom att man endast beaktar tillverkning och primäranvändning av produkter som innehåller asbest, men knappast alls diskuterar vad dessa senare kommer att användas till, eller om de repareras eller står och förfaller. I hela EU-området finns material som innehåller asbest, och som i och för sig är säkert så länge det är i gott skick, men som vittrar sönder och släpper ifrån sig fibrer till den omgivande miljön, oavsett om man vidtar åtgärder eller inte.

2.4. Den nuvarande situationen inom EU, där nio medlemsstater är för ett förbud mot primäranvändning av asbest, innebär att det finns en klar kvalificerad majoritet för en gemenskapslagstiftning som förbjuder vit asbest.

2.5. Industrin har gjort betydande framsteg när det gäller att utveckla och fastställa alternativ till asbest som bedöms vara säkrare⁽¹⁾. Studier som gjorts för Europeiska kommissionens räkning har visat att det numera finns, för praktiskt taget all användning av vit asbest, ersättningsmaterial att tillgå som anses vara mindre farligt än vit asbest, till exempel polykristallina glasfibrer, cellulosa och p-aramid⁽²⁾.

2.6. Kommittén noterar detta och ser med tillförsikt på att kommissionen aviserat att man har för avsikt att förbjuda primäranvändning av vit asbest inom en mycket snar framtid. Enligt uppgift kommer detta förbud endast att innehålla ett mycket begränsat antal undantag. Det kommer att utformas som ett ändringsförslag till bilaga I i "rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (beredningar)" (asbest). Det kommer också att innehålla bestämmelser om övergångsperioder.

2.6.1. Uppenbarligen kommer ett förbud mot primäranvändning av vit asbest att få stora återverkningar för asbestcementindustrin i Grekland, Portugal och Spanien. Kommittén hoppas få tillfälle att utveckla sin syn på detta problem.

2.7. Vid rådets (sociala frågor) sammanträde den 7 april 1998 efterlyste man en förstärkning av den nuvarande kontrollen av arbetstagares exponering för asbest. Ett direktiv som helt förbjuder eller drastiskt begränsar marknadsföringen och användningen av asbest kommer att bli ett stort steg i rätt riktning. Direktivet kommer dock inte att beröra det enorma problemet med befintlig asbest inom EU, som vi kommer att få leva med i flera decennier framåt. Detta problem måste få förnyad uppmärksamhet.

2.8. Ett ytterligare skäl för kommittén att utarbeta detta yttrande på eget initiativ är de protester som Kanada, världens största exportör av vit asbest, genom Världshandelsorganisationen (WTO) har riktat mot Frankrike, som en följd av Frankrikes beslut att förbjuda krysotil. De franska åtgärder klagomålen gällde var i synnerhet ett dekret av den 24 december 1996 som avsåg ett förbud mot asbest och produkter som innehåller asbest och som förbjöd import av sådana varor. Kanada anför i ett klagomål (WT/DS 135) av den 28 maj 1998 att dessa åtgärder strider mot artiklarna 2, 3 och 5 i avtalet om tillämpning av åtgärder för hälso- och växtskydd, artikel 2 i avtalet om tekniska handelshinder samt artiklarna II, XI och XIII i GATT-avtalet från 1994. Kanada påpekar också att det innebär ogiltigförklarande eller försämring av fördelar man haft i ovannämnda avtal. Om Kanada skulle ha framgång i sina protester kan detta få synnerligen oönskade följder för den gemenskapslagstiftning som berörs.

(1) Samtliga ersättningsfibrer regleras genom rådets direktiv 80/1107/EEG av den 27 november 1980 om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för kemiska, fysikaliska och biologiska agenser i arbetet (EGT L 327, 3.12.1980 — Sv. specialutg. omr. 5, volym 2, s. 126) och rådets direktiv 98/24/EG av den 7 april 1998 om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet (EGT L 131, 5.5.1998, s. 11–23).

(2) Environmental Resources Management (ERM) forskningsstudie som låg till grund för yttrandet av den 15 september 1998 om CSTEE (Den vetenskapliga kommittén för toxicitet, ekotoxicitet och miljö).

2.9. Slutligen motiveras kommitténs initiativ av en oro för situationen i många av, eller kanske rent av alla, kandidatländerna. I länderna i Central- och Östeuropa har man under en mycket lång period fäst föga uppmärksamhet vid hälsoeffekterna av att arbetstagare exponeras för asbest. Sannolikt har stora kvantiteter material som innehåller asbest använts vid byggnads- och anläggningsarbeten. Många av de problem som diskuterats ovan förekommer i dessa länder — i stor omfattning. Enligt Europeiska kommissionen har några av kandidatländerna nyligen börjat vidta lagstiftningsåtgärder som avser att skydda arbetstagare mot effekterna av exponering för asbest.

3. Den aktuella lagstiftningen i EU:s medlemsstater (särskilt med avseende på undantag)

3.1. De huvudsakliga undantag som medges av gemenskapslagstiftningen gäller för asbestcementprodukter; förseglingar och packningar samt friktionsmaterial. Det finns många detaljerade undantag för specifika produkter i varje medlemsstat, men generellt sett ser bilden ut på följande sätt: om ett land inte nämns har man ett generellt undantag för sådana produkter där det inte finns något lämpligt och bättre alternativ. Nedanstående länder har antingen förbjudit användningen helt eller tillåter bara mycket begränsade undantag.

3.2. Undantagen från lagstiftningen om asbestcement löpte ut 1994 och 1995 i Tyskland, Italien och Österrike (med undantag för vattenledningsrör). Användningen av asbestcement har varit förbjuden betydligt längre i Danmark, Finland, Nederländerna och Sverige. I Frankrike förbjöd man användningen 1997. Sju medlemsstater har fortfarande generella undantag för asbestcement.

3.3. Undantag för förseglingar och packningar tillåts i flera medlemsstater: i Danmark (vid en kombination av högt tryck och höga temperaturer), Finland, Nederländerna (samma villkor som i Danmark) och Sverige (dito), men inte längre i Österrike (1993), Tyskland (utom för skiljeväggar i klor-alkalielektrolyser vid befintliga anläggningar) och Italien. Också där man har undantag måste man använda alternativa material om sådana finns att tillgå. Endast i åtta medlemsstater förekommer en generell dispens.

3.4. Undantag för friktionsmaterial (förbjudna från den 1 januari 1999) förekom i Danmark (men endast där det inte finns något ersättningsmaterial och då enbart i fordon registrerade före 1988), Finland (om det inte finns några likvärdiga ersättningsmaterial), Frankrike, Nederländerna (vissa fordon för tunga transporter) och Sverige (om det inte finns några likvärdiga ersättningsmaterial), Tyskland (där man endast tillämpade det för bromsbelägg inom järnvägstrafiken) och Italien. Tills helt nyligen hade sju medlemsstater generell dispens från detta.

3.5. Utöver vad kommittén har anfört som motivering till detta yttrande i punkt 2.3 ovan är man också oroad över det praktiska genomförandet av befintlig gemenskapslagstiftning. Man fruktar att den i praktiken inte genomförs fullt ut och att medlemsstaternas möjligheter att övervaka och kontrollera genomförandet i många fall inte är tillräckliga.

4. Alternativ till asbest

4.1. Om det finns säkrare ersättningsmaterial att tillgå finns det inget behov av att behålla undantagen (särskilt som många undantag redan förutsatte att sådana ersättningsmaterial skulle införas stegvis).

4.2. "Ersättningen" för asbest är ofta att helt enkelt inte använda produkten alls eller att tillverka den utan asbest. Man har varit alltför benägen att använda asbest som en säkerhetslösning när det gällt risker (t.ex. brandrisk) som i praktiken varit obefintliga. När man kartlägger behovet av att använda asbestprodukter bör man även beakta och utvärdera de risker det innebär att inte använda dessa produkter.

4.3. Således är många tak byggda med material som innehåller asbest utan att det egentligen finns något behov av detta, och inget behov av att använda några alternativ till asbest heller. På liknande sätt kan man genom teknisk utveckling komma ifrån material som innehåller asbest (eller något ersättningsmaterial) i byggnader och processer där asbest eller ett lämpligt ersättningsmaterial för närvarande anses nödvändigt.

4.4. Kommittén är övertygad om att det finns alternativa produkter på marknaden för nästan alla användningsområden för vit asbest i EU-länderna. Vissa avviker marginellt i fråga om tekniska prestanda, och många avviker väsentligt när det gäller pris (men prisskillnaden beror delvis på huruvida det finns ett förbud eller inte). Sämst tillgång på ersättningsmaterial gäller för förseglingar och packningar av asbest som används vid en kombination av högt tryck och höga temperaturer.

4.5. Det finns ofta flera alternativ till en produkt som innehåller asbest, och i vissa fall är några alternativ naturprodukter (ofta växtbaserade) i stället för de syntetiska mineralfibrer som ofta står i fokus för diskussionen om ersättningsmaterial för asbest.

4.6. Kommittén accepterar att några av alternativen till asbest, särskilt när det gäller syntetiska mineralfibrer, möjligen kan vara hälsovådliga, ibland till och med mycket hälsovådliga, och noterar vad som sägs om detta i yttrandet från GD XXIV:s vetenskapliga kommitté för toxicitet, ekotoxicitet och miljö (SCTEE). Det måste bedrivas mer forskning om dessa ersättningsmaterial. Kommittén välkomnar den viktiga slutsatsen att de tre alternativa produkterna till krysotil, som tas upp i punkt 2.5 ovan, medför en risk som, med avseende på cancer och lungfibros, sannolikt är lägre. Kommittén instämmer till fullo i rekommendationerna från SCTEE om att utöka forskningen inom områdena toxikologi och epidemiologi såväl beträffande ersättningsfibrer som när det gäller tekniken för att utveckla nya tjockare/mindre genomsläppliga fibrer. Kommittén stöder också SCTEE:s uppmaning att man inte bör minska på miljökontrollerna av ersättningsfibrer på arbetsplatser.

4.7. Kommittén förkastar det förslag som lagts fram av grupper med egenintresse i denna fråga om att arbetstagare, i avvaktan på nya forskningsrön, även i fortsättningen skall exponeras för de kända riskerna med vit asbest. Vid en konferens med kanadensiska och brittiska forskare som hölls den 30 september 1997, och som arrangerats för att ge

kanadensarna tillfälle att lägga fram bevis för hälsoriskerna med krysotil, fastslog man att vit asbest kan orsaka lungcancer, bukhinnecancer och asbestos⁽¹⁾. Under dessa omständigheter måste man först ta itu med de kända riskerna innan man börjar spekulera i vilka risker det kan finnas med andra produkter. Men kommittén instämmer i att dessa mindre välbeprövade produkter bör användas med stor försiktighet.

5. Relevanta internationella instrument

5.1. ILO har en konvention nr 162 om säkerhet vid användning av asbest (1986) och en rekommendation nr 172 om samma fråga. Konventionen handlar om kontrollerad användning av asbest, även alla de sorter som redan är förbjudna inom EU, och den medger undantag. Den förbjuder användningen av blå asbest samt alla former av asbest vid sprutning. I konventionen behandlas samma frågor som i relevant EU-lagstiftning när det gäller skyddsåtgärder och förebyggande åtgärder, men i allmänhet på ett mer procedurmässigt och inte lika strängt och detaljerat sätt. Detta gäller även för de föreskrivna reglerna för övervakning av arbetsmiljön och de anställdas hälsa, för de anställdas och arbetsgivarnas information och utbildning om hälsorisker vid exponering för asbest, samt för förebyggande åtgärder och kontroll.

5.2. Hittills har 22 medlemsstater i ILO ratificerat konventionen, bland dessa endast fem EU-länder: Belgien, Finland, Tyskland, Spanien och Sverige. Portugal har ratificerat konventionen genom presidentens dekret nr 56/98 av den 2 december 1998; emellertid har ratificeringsinstrumentet ännu inte blivit inlämnat. Det nederländska parlamentet gav sitt godkännande i början av 1999, vilket innebär att en ratificering snart kommer att ske där.

5.3. Detta är den enda direkt relevanta internationella konventionen, och det är av största vikt att så många länder som möjligt ansluter sig till den. Det är beklagligt att flertalet EU-länder ännu inte har ratificerat konventionen. Detta beror inte på att konventionen strider mot befintlig EU-lagstiftning, utan snarare på att Europeiska kommissionen under en tid gjorde anspråk på ensam behörighet i fråga om vissa viktiga aspekter av ILO:s normgivning och genomförandeprocess inom områdena säkerhet och hälsa.

5.4. Om alla EU-länder ratificerade konventionen skulle detta inte bara bidra till att förbättra ILO-konventionens rykte som ett grundläggande instrument när det gäller skydd för de anställdas säkerhet och hälsa världen över. Vad som är ännu viktigare är att detta också skulle leda till att få bort det (felaktiga) argument som används av många utvecklingsländer, och enligt vilket dessa inte kan förväntas ratificera konventionen eftersom det enkla faktum att tydligen bara ett fåtal av EU:s medlemsstater kan ratificera den är ett övertygande bevis på att kraven i detta instrument är för höga. Detta är absolut

inte fallet. Som tidigare nämnts är EU-lagstiftningen mycket mer detaljerad och strängare än normerna i ILO:s konvention nr 162. (Det förtjänar att påpekas att syftet med ILO:s konventioner och rekommendationer är att ge allmängiltiga miniminormer som alla länder, oavsett ekonomisk utveckling, kan bygga vidare på. Det är alltså inte fråga om bindande krav i form av maximinormer som inte får skärpas i den nationella lagstiftningen i de länder som har ratificerat ILO-instrumenten.)

6. Förslag till EU-åtgärder

6.1. Kommittén anser att EU som en princip borde införa ett totalförbud mot primäranvändning av alla asbestsorter. Vi välkomnar därför kommissionens avsikt att anpassa rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (asbest) genom att förbjuda marknadsföring och användning av alla former av asbest.

6.2. Kommittén medger att ett förbud utan undantag i dagsläget inte utgör ett realistiskt politiskt alternativ. Vi rekommenderar därför starkt att om EU skall tillåta undantag så bör dessa i största möjliga utsträckning begränsas i omfattning och tid, och bör inte gå längre än de strängaste befintliga reglerna för just det speciella ändamålet inom EU.

6.3. För att förhindra lagring av farliga produkter anser kommittén att man med mycket kort varsel bör införa ett förbud mot produkter som innehåller krysotil och som inte har tagits i bruk då förbudet mot primäranvändning av asbest träder i kraft.

6.4. När det gäller de ekonomiska konsekvenserna av ett förbud av krysotilasbest för Grekland, Portugal och Spanien, och särskilt inom asbestcementindustrin, hänvisar kommittén till det som sägs i rapporten från Environmental Resources Management, vilken beställts av Europeiska kommissionen: en övergångsperiod på fem år skulle kunna vara tillräcklig för att anpassa asbestcementindustrin när det gäller att investera i asbestfri produktionsteknik (och därmed bibehålla sysselsättningen) och att absorbera arbetstagare som blir arbetslösa i den lokala ekonomin⁽²⁾. Kommittén påpekar också att dessa tre länder kommer att få finansiellt stöd från EU:s strukturfonder för att lösa de problem som orsakas av förbudet i samband

(1) Sammanträde med representanter för hälsovårdsmyndigheterna i Kanada och Storbritannien den 30 september 1997 (en rapport publicerad av den brittiska hälsovårdsmyndigheten (Health and Safety Executive — HSE) den 12 december 1997).

(2) I dessa tre länder driver 13 företag 15 asbestcementanläggningar som sammanlagt står för 2 480 arbetstillfällen. ERM har beräknat att det finns 5 695 indirekta och "sekundära" arbetstillfällen (statistik för 1997). Produkterna utgörs av takläggingsmaterial och tryckrör. Grekland har den enda asbestgruvan i EU som är i bruk sedan Italien 1991 avskaffade sin gruvverksamhet. Enligt ERM:s beräkning kommer lite över en tredjedel av de direkta jobben att finnas kvar om Grekland, Italien och Spanien får en övergångsperiod på fem år. Arbetstillfällen som går förlorade inom asbestcementindustrin kommer i stor utsträckning att kompenseras av att nya arbetstillfällen förmodligen kommer att skapas i företag som tillverkar PVC-rör och stålplattor. Det är möjligt att dessa företag skapar upp till 1 000 arbetstillfällen.

med omstruktureringen av sysselsättningen och ekonomin, medan de andra medlemsstaterna, som redan har infört ett förbud mot vit asbest, har fått lösa dessa problem på egen hand.

6.5. Ett totalförbud (eller ett förbud med mycket begränsade undantag) kommer att kräva att medlemsstaterna gör en extra ansträngning för att övervaka och kontrollera att lagstiftningen efterlevs. Kommittén uppmanar kommissionen att inom en mycket snar framtid undersöka om den redan befintliga lagstiftningen efterlevs, och att gå vidare med förslag till åtgärder för att främja en effektiv efterlevnad och effektiva påtryckningsåtgärder.

6.6. När det gäller rivnings- och underhållsarbete noterar kommittén att de yrkesgrupper som för tillfället löper störst risk, är de som måste arbeta med asbest i samband med reparations-, underhålls-, renoverings-, rivnings- och saneringsarbete. De exponeras ofta snarare slumpmässigt än planerat, och i motsats till dem som tillverkar och installerar sådana produkter, och som redan lider av höga siffror i fråga om dödlighet och sjukdom, exponeras arbetare inom underhåll och sanering för material i allt annat än perfekt tillstånd. Många av dem är egna företagare. På grund av arbetets rörlighet ser de nästan aldrig en yrkesinspektör. För att säkerställa dessa arbetares hälsa och säkerhet, krävs en effektiv reglering av deras arbetsgivare (inklusive effektiv licensgivning och kvalitetsbedömning), en lämplig reglering av deras arbetsförhållanden, samt en effektiv tillämpning av dessa bestämmelser, vilket också innebär en tillräcklig kontroll från de offentliga myndigheternas sida. Kommittén är inte nöjd med den befintliga tillämpningen av EU:s säkerhetsbestämmelser inom detta område. Vi uppmanar kommissionen att nära samarbeta med nationella myndigheter för att få till stånd en förbättring av situationen samt — i de fall då ett sådant samarbete inte leder till någon påtaglig förbättring inom en nära framtid — komma med förslag på hur dessa problem skall lösas.

6.7. Vissa medlemsstater har redan infört register över byggnader som innehåller asbest (Frankrike, Tyskland och Nederländerna) eller samlat ihop relevant information. Som ett första steg skulle kommissionen kunna undersöka de underliggande motiven och de erfarenheter man gjort i samband med dessa ansträngningar på nationell nivå, samt göra en uppskattning av ett sådant registers praktiska användbarhet och betydelse. Mot bakgrund av detta anmodar kommittén kommissionen att undersöka om det är praktiskt genomförbart att i varje medlemsstat inrätta ett register över byggnader och installationer som innehåller asbest.

6.8. Det behövs även nationella lagar som kräver att fastighetsägaren i samråd med de som bor/vistas i byggnaden utvecklar en plan för att spåra all förekomst av asbest, vilket med hjälp av t.ex. undersökningar skulle säkerställa att ingen arbetare måste börja arbeta utan kännedom om förekomsten av asbest.

6.9. När det gäller avlägsnande och hantering av asbest medger kommittén att det finns mycket asbest i EU:s arkitektoniska miljö, bland annat på arbetsplatser och i bostäder. Vid

förekomst av asbest bör större prioritet ges åt de former av asbest som innehåller material i dåligt skick, och där det finns en betydlig risk för att arbetare eller allmänheten exponeras för fibrerna. Avlägsnande eller reparation av skadad asbest måste därför ges absolut prioritet, medan avlägsnande av asbest som ännu sitter på plats bör vänta till dess att man har tagit hand om de farligaste källorna. Detta innebär att orörd asbest för tillfället inte bör tas bort eftersom riskerna i samband med denna operation kan uppväga de risker som kommer av att man lämnar asbesten orörd.

Det är emellertid av vikt att asbest avlägsnas på ett säkert sätt, och att man på ett lämpligt sätt beaktar arbetarnas och omgivningens säkerhet. Vid avlägsnande av asbest bör man alltid evakuera personal som inte deltar i saneringsprocessen, använda ett system med arbetstillstånd både före, under och efter avlägsnandet, använda sig av licensgivning, övervaka kvaliteten och saneringsföretagens arbete, samt införa starkare praktiska skyddsåtgärder för saneringsarbetarna än de som finns för underhållsarbetare som beskrivs ovan.

6.10. Det är önskvärt att man utvecklar effektiva åtgärder för att förhindra återförsäljning och andrahandsanvändning av material som innehåller asbest.

6.11. Förutom det förslag som nämnts i punkt 6.5 vill kommittén att kommissionen vidtar följande nya åtgärder för att minska riskerna för arbetstagare:

- Skärpning av gränsvärden.
- Utbildning och information riktad till arbetsgivare, arbetare och allmänheten (inklusive ungdomar).
- Obligatoriskt krav för fastighetsägare att undersöka förekomsten av asbest vid rivning eller underhåll.
- Informationskampanjer om säkrare ersättningsmaterial och aktivt främjande på olika sätt av deras användning.
- Informationskampanjer om riskerna i samband med användning av ersättningsmaterial.

Kommittén hoppas och förväntar sig att de berörda avdelningarna inom kommissionen kommer att få tillräckligt med resurser för att kunna utföra sina uppgifter.

6.12. Kommittén uppmärksammar den militära personalens speciella situation. Vi fruktar att den befintliga EU-lagstiftningen inte ger tillräckligt skydd åt denna kategori, och uppmanar kommissionen att utveckla idéer för att förbättra situationen.

6.13. Kommissionen borde aktivt stödja forskning i samband med de risker för arbetarnas och allmänhetens hälsa och säkerhet som orsakas av användningen av ersättningsmaterial för asbest.

6.14. En intressant utveckling har ägt rum i vissa medlemsstater när det gäller att erkänna asbestrelaterade sjukdomar som arbetsskador, och när det gäller ersättningssystem för de drabbade eller deras efterlevande familjemedlemmar. Bukhinne-cancer har av EU, WHO och de flesta medlemsstater erkänts som en arbetsskada. Andra asbestrelaterade sjukdomar erkänns allmänt som arbetsskada. I en del medlemsstater finns det register över dem som drabbats av bukhinne-cancer, men det är endast i ett fåtal medlemsstater som det finns något liknande för andra typer av cancer orsakade av asbest. Mot denna bakgrund anmodar kommittén kommissionen att granska kommissionens rekommendation av den 22 maj 1990 till medlemsstaterna om antagandet av den Europeiska förteckningen över arbetssjukdomar, för att besluta om det är nödvändigt att uppgradera de befintliga kraven⁽¹⁾.

6.15. Ansträngningar som på senare tid gjorts av medlemsstaterna för att förbättra lagstiftningen när det gäller arbetares säkerhet har inte bara resulterat i strängare rättsliga instrument, men också i utvecklingen av "mjuk lag" och uppförandekoder. Exempel är praktiska "steg för steg"- handledningar för avlägsnande av material som innehåller asbest från byggnader, och som behandlar säkerhet och hälsa både ur teknisk synpunkt och ur yrkessynpunkt. Dessa har utvecklats av arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer på branschnivå. Kommittén rekommenderar att kommissionen vid sidan av lagstiftning uppmuntrar en liknande utveckling på europeisk nivå.

6.16. Kommittén är mycket orolig för de möjliga följderna av den protest som Kanada, genom Världshandelsorganisationen, har riktat till Frankrike som en följd av Frankrikes förbud mot krysotil. Vi är ytterst förvånade över att det i denna fråga hittills inte har funnits någon allmän debatt över huvud taget inom EU. Kommittén anmodar kommissionen att ta initiativ till en debatt med en kritisk utvärdering av den kanadensiska protesten, samt uppmanar ministerrådet att göra ett starkt uttalande till stöd för Frankrike.

6.17. Med hänvisning till kommitténs yttrande från 1995 om relationerna mellan EU och ILO, föreslår man att kommissionen snabbt tar initiativ till samarbete med medlemsstaterna för att uppmuntra de 10 medlemsstater som ännu inte har ratificerat ILO:s konvention nr 162 om säkerhet vid användning av asbest, att inom en mycket snar framtid ratificera den. Vissa delar av ILO:s rekommendation nr 172

⁽¹⁾ Se även ESK:s yttrande på eget initiativ om yrkesmedicin, EGT C 307, 19.11.1984.

skulle kunna användas för framtida europeisk lagstiftning och/eller mjuk lag.

6.18. Kommittén anser att det är logiskt att kommissionen vid denna tidpunkt och med hänsyn till en ny utveckling inom europeisk lagstiftning (det förbudsförslag som skall läggas fram) ser över de relevanta miljöpolitiska instrumenten med friska ögon.

6.18.1. Ett problem är främjandet av alternativ teknik för att hantera avfall som innehåller asbest. Det vanliga tillvägagångssättet vid hantering av sådant avfall är kontrollerad dumpning. I vissa länder använder man eller håller man på att ta fram metoder som innebär att asbesten utsätts för höga temperaturer eller olika kemiska processer för att bryta ned fibrernas struktur. Dessa metoder är än så länge mycket dyrare än dumpning. Vissa medlemsstater subventionerar forskning och utveckling när det gäller denna miljöteknik. Kommittén anser att det är viktigt att även kommissionen medverkar inom detta område.

6.18.2. Kommittén önskar också uppmärksamma kommissionen på problemen i samband med tillverkningen av finfördelat rivningsavfall, som används i stora mängder vid vägbyggen. Detta material innehåller ofta asbest, trots att det finns stränga rivningsregler. Kommittén hoppas att kommissionen kommer att stödja forskning om hälsoriskerna och om utvecklingen av normaliserade och godkända mätmetoder för asbest i vanligt rivningsavfall och i finfördelat rivningsavfall. Om resultaten visar på att det finns behov av åtgärder på gemenskapsnivå förväntar sig kommittén att kommissionen kommer med förslag, även beträffande regler för importerat material.

6.18.3. I flera EU-länder har asbestavfall i många år använts (och används kanske fortfarande) vid underhåll av landsbygdsvägar i närheten av cementfabriker. Kommissionen borde uppmuntra medlemsstaterna att undersöka situationen och vidta lämpliga åtgärder.

6.19. Med tanke på anslutningen av nya medlemsstater till EU, önskar kommittén slutligen uppmärksamma kommissionen på de asbestrelaterade problem dessa står inför, detta gäller i synnerhet situationen i de central- och östeuropeiska länderna. Kommissionen borde påbörja en diskussion med regeringarna i dessa länder om de problem och synsätt som diskuterats ovan, i syfte att göra en förteckning över deras asbestrelaterade problem och över relevant befintlig praxis. På grundval av en sådan förteckning, skulle vissa former av samarbete kunna utvecklas mellan EU och kandidatländerna, till exempel för att utforma ny lagstiftning och särskilt för att genomföra den nya lagstiftningen i praktiken.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om en andra ändring av direktiv 89/655/EEG om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbetstagares användning av arbetsutrustning i arbetet (andra särdirektivet enligt artikel 16 i direktiv 89/391/EEG)"

(1999/C 138/10)

Den 18 december 1998 beslutade rådet att i enlighet med artikel 118a i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén yttrande om ovannämnda förslag.

Sektionen för sysselsättning, sociala frågor och medborgarna, som fick uppdraget att förbereda ärendet, antog sitt yttrande den 4 mars 1999. Föredragande var Renata Polverini.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 25 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 81 röster för, 22 emot och 14 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Kommissionens förslag till direktiv avser ändring av direktiv 89/655/EEG⁽¹⁾, som rör minimikrav för hälsa och säkerhet vid arbetstagares användning av arbetsutrustning i arbetet, i syfte att införa vissa aspekter när det gäller arbetsutrustning som inte togs med när rådet antog den första ändringen av detta direktiv genom direktiv 95/63/EG⁽²⁾.

1.2. Förslagets målsättning, som grundas på artikel 118 i fördraget, är att säkerställa en förbättrad säkerhets- och hälsonivå när det gäller arbetsutrustning som används vid tillfälliga arbeten över mark- eller golvplan och följaktligen att bidra till att antalet fallolyckor minskar avsevärt. Det har fastställts att denna typ av arbeten utsätter arbetstagarna för stora risker, vilket även framgår av analysen av fallolyckor (som utgör 10 % av alla arbetsolyckor).

1.3. Kommissionen konstaterar att stegar och byggnadsställningar är den arbetsutrustning som oftast används för att utföra tillfälliga arbeten över mark- och golvplan och att arbetstagarnas säkerhet beror på arbetets organisation, tekniska krav på arbetsutrustningen samt på arbetsmetoder och förfaranden.

1.4. Med hänsyn till dessa överväganden fastställer man i bilagan till förslaget principer för val och användning av arbetsutrustning för tillträde till och vistelse på arbetsplatser över mark- och golvplan, särskilt vad gäller användning av stegar och montering och demontering av byggnadsställningar.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Ekonomiska och sociala kommittén ser positivt på kommissionens förslag, och med tanke på att fallolyckor är ett mycket allvarligt problem välkomnar vi kommissionens målsättning att öka skyddet för arbetstagare som använder arbetsutrustning på tillfälliga arbetsplatser över mark- och golvplan.

2.2. I några oklara fall har ESK dock några förslag till förbättring av terminologin. Förslagets huvudsakliga målsättning är dock fortfarande att säkerställa effektivt skydd av arbetstagarna genom att skyddsnivån höjs inom ramen för arbetets organisation på grundval av noggranna tekniska krav när det gäller arbetsutrustning och säkra arbetsmetoder.

2.2.1. För att minska olyckorna anser ESK att det är nödvändigt att vidta genomgripande åtgärder när det gäller arbetets organisation, framför allt genom att fastställa klarare "skriftliga arbetsregler" och genom att i särskilda bestämmelser ange krav på arbetsutrustning (bärbara stegar och byggnadsställningar) och användningsinstruktioner.

2.3 I detta sammanhang — och enligt direktiv 89/391/EEG⁽³⁾ om förbättring av arbetstagarnas säkerhet och hälsa under arbetet — betonar kommittén att endast de arbetstagare som har fått lämpliga instruktioner är behöriga att använda arbetsutrustning där de utsätts för särskilda risker, till exempel vid arbete över mark- och golvplan (på byggnadsställningar etc.).

2.4 Ekonomiska och sociala kommittén rekommenderar att kommissionen uppmanar medlemsstaterna att utarbeta ett premieringssystem för att få till stånd effektivare hälsoskyddsåtgärder för små och medelstora företag, med tyngdpunkten lagd på att utbilda personalen i att använda arbetsutrustning.

⁽¹⁾ EGT L 393, 30.12.1989, s. 13 — ESK:s yttrande EGT C 318, 12.12.1988, s. 26.

⁽²⁾ EGT L 335, 30.12.1995, s. 28 — ESK:s yttrande EGT C 397, 31.12.1994, s.13.

⁽³⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1 — ESK:s yttrande EGT C 175, 4.7.1988, s. 22.

2.5 Med tanke på den utbredda användningen av ställningar inom byggnadssektorn när det gäller nybyggnationer, rivningar, renoveringar etc. uppmanar kommittén kommissionen att utarbeta mer detaljerade riktlinjer för projektering av byggarbetsplatser. Dessa planer bör omfatta tekniska uppgifter, instruktioner och monteringsplaner.

2.5.1 De tekniska uppgifterna bör omfatta följande:

- Beskrivning av byggnadsställningens olika komponenter, deras dimensioner och toleransgränser samt en plan över byggnadsställningen.
- Det använda materialets hållfasthetsegenskaper och de säkerhetskrav som gäller för enskilda material.
- Information om de provbelastningar som de olika komponenterna har utsatts för.
- Beräkningar som utförts på byggnadsställningarna för olika användningsområden.
- Instruktioner när det gäller provbelastningar av byggnadsställningarna.
- Anvisningar när det gäller montering, användning och demontering av byggnadsställningarna för att förhindra fallolyckor, fallande föremål, belastningsskador och andra risker.
- Typplaner för byggnadsställningar, för vilka det inte är obligatoriskt att beräkna varje enskild uppställning, med anvisningar om den maximala överbelastningsförmågan, höjden på byggnadsställningarna och bredden på plankdäcken.

3. Särskilda kommentarer⁽¹⁾

3.1. BILAGAN, punkt 4.1.1, första stycket: Ersätt ordet "tillfredsställande" med "lämplig".

3.1.1. För att arbetstagarna inte skall utsättas för några risker står det klart att säkerhetsnivån inte kan vara "tillfredsställande", utan den måste vara "lämplig".

3.2. Punkt 4.1.1, andra stycket: Lägg till ordet "däck" efter "landgångar".

3.3. Punkt 4.1.2 skall lyda enligt följande:

"Användningen av **bärbara stegar**⁽²⁾ (stege) som arbetsplats på en nivå över mark- eller golvplan bör **vara strikt begränsad** (begränsas) till omständigheter där annan och säkrare arbetsutrustning inte är möjlig att använda eller inte är befogad på grund av att användningen är av kort varaktighet och förenad med små risker."

3.3.1. Det är nödvändigt att framhålla att bärbara stegar inte skall utgöra själva arbetsplatsen, utan skall användas som ett hjälpmedel för att ta sig till denna.

(1) OBS! De föreslagna ändringarna återges i kursiv fetstil. De delar som skall strykas eller ersättas anges inom parentes efter ändringarna.

(2) Utrustning för tillträde till arbetsplatser över eller under mark- och golvplan.

3.4. Punkt 4.1.4 skall lyda enligt följande:

"Beroende på vilken typ av arbetsutrustning som valts utifrån de kriterier som anges ovan, skall lämpliga försiktighetsåtgärder **fastställas** (vidtas) för att minska de risker som är förbundna med användningen. **I första hand** (Om så krävs,) bör **man införa** gemensamma **säkerhetsåtgärder eller** skyddsanordningar som förhindrar **riskerna för fall** (installeras). Dessa anordningar skall vara så sammansatta och ha en sådan hållfasthet att fall förhindras eller bromsas upp så att arbetstagarna **absolut** (, i möjligaste mån,) inte skadas. Avbrott i de gemensamma skyddsanordningarna får bara finnas vid stege eller trappa."

3.4.1. Dessutom skulle det vara lämpligt att hänvisa till artikel 6 i ramdirektiv 89/391/EEG om de kollektiva skyddsåtgärdernas betydelse och förbehålla de individuella skyddsåtgärderna en kompletterande funktion.

3.5. Lägg till en ny punkt 4.1.5:

"För att göra arbetet säkrare skall utförliga monterings-, bruks- och demonteringsanvisningar för byggnadsställningar och stegar finnas tillgängliga för dem som skall använda dessa. Anvisningarna skall uppdateras fortlöpande."

3.6. Punkt 4.2.1 skall lyda enligt följande:

"Stegarna skall placeras på ett sådant sätt att de är stabila när de används. De bärbara stegarnas stöd **måste** (skall) vila på ett stadigt, hållfast, orörligt och plant underlag. Upphängda stegar, med undantag av repstegar, skall förankras på ett säkert sätt så att de inte kan rubbas eller komma i svängning."

3.7. Punkt 4.2.2 skall lyda enligt följande:

"En bärbar stege skall innan den används hindras från att glida på underlaget, (antingen) genom att dess nedre eller övre del förankras eller genom en anordning som förhindrar glidning eller på något annat sätt som är lika effektivt. **Stegen skall i första hand förankras stadigt med hjälp av de anordningar som finns tillgängliga. Endast om detta inte är möjligt skall stegens nedre del hållas fast av en annan person. Stegarnas längd måste vara sådan att deras övre del når över kanten på arbetsstället.** Utskjutsstegar skall användas på ett sådant sätt att **mekanismen inte rubbas** (delarna inte rubbas i förhållande till varandra). **Flyttbara** (hjulförsedda) stegar får inte kunna rubbas när de är färdiga för användning."

3.7.1. Ofta är det omöjligt att sätta fast eller förankra en stege, och under sådana förhållanden måste stegen hållas fast av en annan person för att undvika fallolyckor under arbetstagarens upp- och nedstigning.

3.8. Punkt 4.3.2 skall lyda enligt följande:

*"Med utgångspunkt i hur komplex **eller hög** den byggnadsställning som valts är, skall en plan för montering, användning och demontering **upprättas av kompetent personal**. Denna plan kan utgå från en allmän anvisning för tillämpningen som sedan kompletteras med detaljerade uppgifter om en speciell byggnadsställning."*

3.8.1. Det är nödvändigt att byggnadsställningarna uppförs enligt tillverkarens instruktioner eller, om man använder olika typer av byggnadsställningar, enligt de planer som fastställts och projekterats av kompetent personal som också skall utarbeta säkerhetsföreskrifter för de olika förfarandena.

3.9. Punkt 4.3.3: Skjut in följande mening efter ordet "effektivt":

"Byggnadsställningarna måste vara förstärkta både på längden och på tvären."

3.10. Punkt 4.3.4 skall lyda enligt följande:

*"Dimensionen på **byggnadsställningarnas plankdäck** (plank eller skivor som byggnadsställningen består av) skall vara anpassad till arbetets art och till att förflyttning på byggnadsställningen skall kunna ske riskfritt. Det (De) skall ha en tjocklek som erbjuder tillräcklig säkerhet med hänsyn till avståndet mellan två stöd och den belastning de utsätts för. **De plankor som utgör byggnadsställningarnas däck måste vara säkrade mot förskjutningar och sluta tätt intill varandra och byggnaden. Byggnadsställningarnas plankdäck måste vara försedda med räcke på alla yttre sidor.** (De plank eller skivor som landgångarna består av skall vara fästa i sina stöd på ett sådant sätt att de vid normal användning varken kan förskjutas eller falla ner). Inget farligt mellanrum får finnas mellan **plankdäcket** (plankorna/skivorna) och de gemensamma vertikala skyddsanordningarna. **Både skyddsräckena och fotlisten måste vara fästa på den inre delen av spirorna.***

Avståndet mellan plankdäcket och väggen skall vara sådant att det inte finns någon risk att falla emellan."

3.10.1. För att säkerställa ett effektivt skydd av arbetstagarna och minska riskerna för fall skall man specificera de krav som rör användning av däck, plankor och räcken noggrant, och på så vis undvika godtyckliga tolkningar från företagets sida.

3.11. Punkt 4.3.6 skall lyda enligt följande:

*"Byggnadsställningarna **skall** (får) monteras, demonteras eller (avsevärt) ändras endast under en kompetent persons ledning och av kompetenta arbetstagare som har utbildats för denna typ av arbete. Sådan utbildning skall inbegripa tolkning av monterings- och demonteringsplanen, säkerhet vid montering, demontering och ändring av byggnadsställningen (ifråga), förebyggande av risk för fall från höjd av personer eller föremål, **arbetsförfaranden för användning av personligt fallskydd, effekter av ändrade och ogynnsamma** väderförhållanden, lastningsfaktorer och alla andra risker som arbetet kan föra med sig. Den kompetenta **personalen** (personen) och de berörda arbetstagarna skall under arbetet ha tillgång till den monterings- och demonteringsplan samt den allmänna anvisning för montering, bruk och demontering som avses i punkt 4.3.2 i denna bilaga."*

3.11.1. Man betonar här att montering och demontering av byggnadsställningarna skall göras av kvalificerad personal, under överinseende av en arbetsledare och i enlighet med monteringsförfarandena och monteringsplanerna.

3.12. Punkt 4.3.7 skall lyda enligt följande:

*"När det vid utförandet av ett särskilt arbete blir nödvändigt att tillfälligt ta bort en gemensam anordning för skydd mot fall, skall effektiva åtgärder och **säkra arbetsförfaranden** som **ersätter** (kompenserar) detta vidtas."*

3.12.1. I alla farliga arbetssituationer — när arbetsförhållandena kräver att de kollektiva skyddsåtgärderna minskas — måste entreprenören anta "skriftliga arbetsregler" för användning av individuella skyddsanordningar (till exempel säkerhetselar vid arbeten där arbetstagarna riskerar att falla) för att minska att arbetstagarna utsätts för risker.

Bryssel den 25 mars 1999.

Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om:

- ”Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet”,
- ”Förslag till rådets direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransport och förare som är egenföretagare”, och
- ”Förslag till rådets direktiv om arbetstidens reglering för sjöfolk ombord på fartyg som anlöper hamnar inom gemenskapen”⁽¹⁾

(1999/C 138/11)

Den 23 december 1998 beslutade rådet i enlighet med artiklarna 75, 118a och 84.2 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslagen.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 9 mars 1999. Föredragande var Josly Konz och medföredragande Carlos Ribeiro.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 25 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande genom 72 röster för, 33 röster emot och 6 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. De allmänna arbetstidsbestämmelserna regleras av direktiv 93/104/EG⁽²⁾. Vissa sektorer och verksamheter omfattas inte av detta direktiv. Dessa är luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske, liksom annat arbete till sjöss samt det arbete som utförs av läkare under utbildning.

1.2. Under dessa förhållanden har kommissionen vid olika tillfällen tagit initiativ i fråga om sektorer och verksamhet som är undantagna från direktivets tillämpningsområde⁽³⁾.

1.3. Den 15 juli 1997 antog kommissionen en vitbok om de sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet om arbetstid⁽⁴⁾. Vitboken skickades sedan på remiss till arbetsmarknadens parter, som ombads att inleda den första etappen av ett formellt samråd om arbetstiden i de sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet. I vitboken analyserades vilka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet, problemets karaktär och omfattning, hur den rättsliga och avtalsenliga situationen var i medlemsstaterna samt vilka initiativ som tagits. Sektorsvisa analyser och utvärderingar gjordes utifrån varje sektors och verksamhets särskilda beskaffenhet och problem.

1.4. Den 31 mars 1998 inledde kommissionen den andra etappen av samrådsförfarandet om det planerade förslaget med utgångspunkt i de svar man fått på vitboken. Kommissionen förespråkade även fortsättningsvis ett ”differentierat” tillvägagångssätt.

1.5. Till följd av samrådsprocessen intensifierades diskussionerna mellan arbetsmarknadens parter inom de flesta av de berörda gemensamma kommittéerna. Inom vissa kommittéer slöts formella avtal, inom andra kommittéer (vägtransporter) misslyckades man med detta.

1.6. I föreliggande meddelande, som i stor utsträckning beaktar de avtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter, redogör kommissionen för de planerade åtgärderna för att ge de arbetstagare som för närvarande inte omfattas av arbetstidsdirektivet (93/104/EG) skydd mot effekter som inverkar menligt på deras hälsa och säkerhet och som orsakas av oskäligt långa arbetsdagar, otillräcklig vila, nattarbete eller ojämn arbetsrytm.

1.7. Kommissionen föreslår följande åtgärder:

1.7.1. Övergripande åtgärder

— Meddelande om arbetstidens förläggning inom de sektorer som inte omfattas av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1998.

— Förslag till direktiv om ändring av direktiv 93/104/EG.

Förslaget syftar till att ändra arbetstidsdirektivet så att det även omfattar icke-mobila arbetstagare, däribland läkare under utbildning och offshore-arbetare. Direktivet skall också omfatta alla mobila arbetstagare inom järnvägssektorn och reglera arbetstiden till viss del för andra mobila arbetstagare.

⁽¹⁾ EGT C 43, 17.2.1999, s. 1-25.

⁽²⁾ Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18). ESK:s yttrande: EGT C 60, 8.3.1991, s. 26.

⁽³⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet — SEK(93) 1054 slutlig av den 7 juli 1993 — och Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén — Medelfristigt socialt handlingsprogram 1995–1997, KOM(95) 134 slutlig.

⁽⁴⁾ KOM(97) 334 slutlig, ESK:s yttrande: EGT C 157, 25.5.1998, s. 74.

1.7.2. Åtgärder inom särskilda sektorer

a) Ett direktiv för vägtransportsektorn

- Förslag till direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransport och förare som är egenföretagare. Detta direktiv har tre huvudsakliga syften:
 - Att garantera ett arbetstagskydd som motsvarar det skydd som gäller mobila arbetstagare inom andra transportsektorer.
 - Att erbjuda skydd för alla väganvändares hälsa och säkerhet.
 - Att undanröja illojal konkurrens på den inre transportmarknaden.

b) Två direktiv och en rekommendation om sjötransportsektorn

- Förslag till direktiv om det avtal om arbetstidens förläggning för sjöfolk som ingåtts mellan European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).
- Förslag till direktiv om arbetstidens reglering för sjöfolk ombord på fartyg som anlöper hamnar inom gemenskapen.
- Rekommendation om ratificering av ILO-konvention 180 (1996) och protokollet från 1996 till ILO-konvention 147 (1976).

Dessa tre dokument tar i huvudsak upp slutsatserna från avtalet av den 30 september 1998 mellan arbetsmarknadens parter å ena sidan och de internationella arbetstidsnormerna å andra sidan.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet, och förslag till rådets direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransport och förare som är egenföretagare grundar sig, i likhet med direktiv 93/104/EG, på artikel 118a i EG-fördraget. I denna artikel anges att

”Medlemsstaterna skall särskilt sträva efter att, främst i fråga om arbetsmiljön, främja förbättringar av arbetstagare hälsa och säkerhet...”

2.2. När det gäller respekten för subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen hänvisar kommissionen med rätta

till EG-domstolens dom⁽¹⁾ av den 12 november 1996 beträffande Storbritanniens begäran om att ogiltigförklara arbetstidsdirektivet. I detta ärende konstaterar domstolen att:

”När rådet har ansett att det är nödvändigt att förbättra den befintliga skyddsnivån vad gäller arbetstagares hälsa och säkerhet och att harmonisera förhållandena på detta område samtidigt som redan gjorda förbättringar bibehålls, förutsätter uppfyllandet av detta mål med hjälp av införande av minimikrav ovillkorligen åtgärder inom hela gemenskapen.”

”(...) de sätt som används för att genomföra bestämmelsen är lämpliga för att uppnå det uppställda målet och att de inte går utöver vad som är nödvändigt.”

Eftersom förslagen till direktiv inte principiellt går utöver bestämmelserna i direktiv 93/104/EG stöder Ekonomiska och sociala kommittén kommissionens initiativ och uppmanar rådet att anta förslagen snarast möjligt.

ESK stöder också kommissionens åtgärd att i det specifika förslaget om vägtransport, på samma villkor som anställda förare, och i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3820/85, innefatta förare som är egenföretagare — när de framför bussar, turistbussar och tunga lastbilar — för att skydda deras hälsa och säkerhet. Därigenom kommer trafiksäkerheten att öka, och konkurrenssnedvridningen till följd av transportbolagens uppsplittring i mycket små enheter kommer att minska.

2.3. ESK antog redan den 18 december 1990 med stor majoritet ett yttrande⁽²⁾ om det första förslaget till direktiv om detta ämne, som inte omfattade några undantag. ESK välkomnade avsikten med kommissionens förslag men ville också förstärka dem och hänvisade upprepade gånger till ILO:s arbetstidsnormer.

2.4. Sju år senare, den 26 mars 1998, gav ESK i sitt yttrande⁽³⁾ om ”Vitbok om sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet om arbetstid” också sitt stöd till kommissionens föresats att införa miniminormer i avsikt att på gemenskapsnivå säkerställa hälsoskydd och säkerhet för arbetstagare inom sektorer och verksamheter som fortfarande inte omfattas av rådets direktiv 93/104/EG.

2.5. I likhet med kommissionen förordade ESK ett differentierat tillvägagångssätt som bestod i att:

- Utvidga samtliga bestämmelser i direktiv 93/104/EG till att omfatta alla ”icke-mobila” arbetstagare.

⁽¹⁾ Dom av den 12 november 1996 i mål C-84/94, Förenade kungariket mot Europeiska unionens råd, REG 1996, s. I-5755 (Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden — Talan om ogiltigförklaring).

⁽²⁾ EGT C 60, 8.3.1991, s. 26.

⁽³⁾ EGT C 157, 25.5.1998, s. 74.

— Utvidga direktivets bestämmelser till att omfatta alla "mobila" arbetstagare (inklusive fiskare som bedriver havsfiske) och offshore-arbetstagare i följande avseenden:

- Fyra veckors betald semester om året.
- Hälsokontroll för nattarbetare.
- Garanti för en tillräcklig vila.
- En maximal årsarbetstid.

— För varje sektor eller verksamhet anta (eller ändra) en särskild lagstiftning om arbetstid och viloperioder för "mobila" arbetstagare och för fiskare som bedriver havsfiske och offshore-arbetstagare.

2.6. ESK hyste vid denna tid förhoppningar om att arbetsmarknadens parter skulle träffa inbördes avtal inom "transport- och havsfiskesektorerna". ESK vidhöll därför att kommissionen borde fortsätta sina ansträngningar genom att uppmana arbetsmarknadens parter att ta sitt ansvar i de olika "gemensamma kommittéerna" och precisera vilka krav de nya bestämmelserna bör uppfylla.

De nya bestämmelserna borde

- 1) ges bindande karaktär i form av direktiv,
- 2) tillämpas på samtliga berörda anställda, även nya aktörer inom sektorn,
- 3) inte utgöra ett giltigt skäl för att försämra nuvarande arbetsvillkor,
- 4) införliva bestämmelserna i direktiv 93/104/EG om möjliga och nödvändiga undantag från förordningen,
- 5) respektera subsidiaritetsprincipen, enligt vilken dessa undantag kan förhandlas fram inom de forum och via de kanaler som tidigare har använts i de olika medlemsstaterna,
- 6) träda i kraft samtidigt för att undvika en kostsam konkurrens mellan olika transportsätt till följd av att olika regler tillämpas när det gäller skyddet av arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
- 7) betona de fördelar som dessa innebär för allmänheten, eftersom trötthet till följd av oskäligt långa arbetspass utgör en reell och direkt risk för människors välbefinnande och säkerhet.

2.7. I dag måste ESK konstatera att det bara har undertecknats formella avtal inom sektorerna för järnvägstransporter och transporter till sjöss. ESK beklagar starkt att, trots intensiva förhandlingar inom den gemensamma kommittén för vägtransporter, arbetsmarknadens parter inte lyckades träffa ett avtal vid det senaste mötet den 30 september 1998, även om de uppnått samsyn på ett stort antal punkter.

2.8. Slutligen förespråkade ESK en skälig tidsfrist för att avsluta förhandlingarna mellan arbetsmarknadens parter och anmodade kommissionen att utan onödigt dröjsmål lägga fram konkreta förslag för rådet för att säkerställa ett effektivt hälso- och säkerhetsskydd för arbetstagare vad gäller arbetstiden inom de undantagna sektorerna och verksamheterna, samtidigt som en tillfredsställande flexibilitet bör bibehållas för att ge företagen tillräckligt manöverutrymme. Följaktligen vill kommittén uttrycka sin uppskattning av kommissionens effektiva agerande och klara, relevanta och väl avvägda förslag som på det hela taget uppfyller de önskemål som ESK framfört ovan.

2.9. Eftersom de avvikelser som tas upp i artikel 17.1 a i direktiv 93/104/EG om företagsledare eller andra personer med självständiga beslutsbefogenheter inte ifrågasätts i den av kommissionen föreslagna texten, föreslår ESK att denna fråga behandlas när resultaten av den pågående studien av högre tjänstemäns arbetstider i Europa presenterats. Man måste förhindra att denna kategori arbetstagare blir den sista som inte omfattas av det generella direktivet om arbetstider.

2.10. Slutligen vill ESK framhålla att samtliga bestämmelser rörande kvinnors anställningsförmåner — i synnerhet när det gäller föräldraledighet — kommer att behålla sin rättsliga verkan.

3. Kommentarer om respektive bransch

3.1. Järnvägstransporter

3.1.1. Arbetsmarknadens parter inom "gemensamma kommittén för järnvägstransporter" nådde en överenskommelse redan den 18 september 1996 om att inkludera samtliga järnvägsarbetare — mobila och icke-mobila — i direktiv 93/104/EG, med reservation för ett särskilt undantag för lokförare och annan åtföljande järnvägspersonal.

3.1.2. ESK gläder sig åt att arbetstagarna (nästan 1 miljon) inom denna viktiga transportnäring, som av naturen måste fungera dygnet runt, sju dagar i veckan, omfattas av kommissionens förslag om ändring av direktiv 93/104/EG. Dessa arbetstagare kommer hädanefter att skyddas av gemenskapslagstiftningen, liksom alla de som anställts inom nya trafikföretag inom denna bransch som i hög grad skyddats av nationell lagstiftning eller allmänna kollektivavtal på det sociala området. Lagstiftningen fastställer miniminormer i fråga om arbetstid och avser att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet som påverkas av

— alltför lång arbetstid,

— otillräckliga raster,

— nattarbete, eller

— oregelbunden arbetstid.

3.1.3. Fördelarna för befolkningen rent generellt med en dylik lagstiftning, som garanterar ökad säkerhet i tågtrafiken, behöver inte bevisas, eftersom vi vet att trötthet orsakad av alltför långa arbetspass utgör en verklig och direkt olycksrisk.

3.1.4. Med reservation för undantaget om att beräkningsperioden vid tillämpningen av artikel 6 (maximal veckoarbetstid) inte får vara längre än sex månader (jfr. Artikel 17.4, första stycket) och att den nya artikeln 17 a om mobila arbetstagare inte tillämpas på järnvägsarbetare, välkomnar ESK samtliga förslag eftersom de ligger i linje med den överenskommelse som nåtts mellan arbetsmarknadens parter.

3.1.5. När det gäller en eventuell förlängning av beräkningsperioden till längre än sex månader har arbetsmarknadens parter fastslagit att detta skulle kunna få negativa effekter för företagen. Dessa skulle kunna drabbas av personalbrist på grund av att arbetstidsvillkoret uppfyllts före årets slut.

3.1.6. För att undvika eventuella tvetydigheter bör man ånyo stryka hänvisningen till järnvägsarbetare i artikel 2.7 (ny) om mobila arbetstagare och komplettera artikel 17.2.1 a om undantag med följande: "särskilt för lokförare och annan åtföljande tågpersonal".

3.2. Vägtransporter

3.2.1. Beträffande denna bransch som är livsviktig för den europeiska ekonomin är ESK fortfarande övertygad om att arbetstidsproblemen snarast möjligt måste få en lösning för de cirka 3,2 miljoner mobila arbetstagare som arbetar med vägtransporter "för annans räkning".

Även om de cirka 3,5 miljoner mobila arbetstagare som är anställda i företag som utför transporter "för egen räkning" redan omfattas av direktiv 93/104/EG, är det viktigt att behandla dem på samma sätt som andra anställda yrkeschaufförer.

Det är också viktigt att utarbeta minimiföreskrifter om arbetstiden för de förare som är egenföretagare, i syfte att värna om dessa arbetstagares hälsa och säkerhet. När de framför en buss, turistbuss eller tung lastbil är det passagerarnas och varornas säkerhet och den allmänna trafiksäkerheten som står på spel. Genom sådana föreskrifter kommer man också att kunna förhindra en snedvridning av konkurrensen, som skulle kunna försämra den inre transportmarknadens sätt att fungera.

3.2.2. Det är dessutom nödvändigt att skydda gemenskapens vägtransportföretag mot illojal konkurrens genom social dumpning från företag från tredje land med bristfälliga sociala system. EU bör se till att kandidatländerna omedelbart och undantagslöst tillämpar EG-lagstiftningen samt genomför kontroller och vidtar sanktioner i detta hänseende. Om samtliga

europiska länder hade ratificerat ILO:s konvention 153 om arbetstid och vila (för vägtransporter), skulle man sannolikt ha kunnat undvika dessa problem och i stället infört ett mer effektivt arbetstagskydd samt verkat på en marknad med en mer överskådlig och lojal konkurrens.

3.2.3. Det är också viktigt att man lägger fram konstruktiva sociala lösningar, i synnerhet vad gäller godstransporter på vägarna, för att undvika stora konflikter på arbetsmarknaden och oacceptabel social dumpning.

3.2.4. ESK vill ännu en gång framhålla att kommittén beklagar att man inte lyckats nå fram till någon överenskommelse inom "Gemensamma kommittén för vägtransporter" (se punkt 2.6 ovan). Mot bakgrund av detta vill ESK berömma kommissionen för att man lagt fram förslag för rådet om arbetstidens förläggning inom vägtransportbranschen, vilket kommittén för övrigt begärde i sitt yttrande av den 26 mars 1998.

3.2.5. Först och främst måste tillämpningsområdet för direktiv 93/104/EG utvidgas till att även omfatta samtliga icke-mobila arbetstagare och rent generellt mobila arbetstagare inom vägtransporter.

3.2.6. I ett andra skede föreslår kommissionen ett separat direktiv för samtliga mobila arbetstagare som utför vägtransporter, även de mobila arbetstagare som är anställda av företag som utför transporter för "egen räkning". Förare som är egenföretagare inkluderas också, när de framför en buss, turistbuss eller tung lastbil, i detta förslag till rådets direktiv, som kompletterar arbetstidsbestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85⁽¹⁾ om arbetstid och vila. Det nya förslaget till rådets direktiv (jfr. artikel 1.4) inverkar inte på något sett negativt på denna förordning, som även fortsättningsvis kommer att tillämpas fullt ut.

För att undvika eventuella tvetydigheter bör man komplettera artikel 2.7 (ny) om mobila arbetstagare i direktiv 93/104/EG med "och för egen räkning" samt med ett andra stycke enligt följande:

"Ett separat direktiv skall fastställa minimiföreskrifter vad gäller arbetstiden för mobila arbetstagare som utför transporter i enlighet med artikel 14 om mer detaljerade gemenskapsbestämmelser."

3.2.7. Kommissionen framhåller att man inkluderat förslagen från arbetsmarknadens parter i vissa delar av texten, på de områden där parterna kommit överens. På de områden där meningarna gått isär har kommissionen lagt fram egna förslag som bör bedömas tillsammans med de frågor som arbetsmarknadens parter nått enighet om.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1) — ESK:s yttrande: EGT C 303, 25.11.1985, s. 29 och EGT C 104, 25.4.1985, s. 4.

3.2.8. Förslaget till direktiv som gäller specifikt för mobila arbetstagare på vägtransportområdet föreskriver framför allt följande:

- En bredare definition av arbetstiden i förhållande till nuvarande bestämmelser som är begränsad till arbetstid och tid för vila.
- En maximal arbetsvecka på 48 timmar införs som ett genomsnitt beräknat under fyra månader, och den maximala arbetstiden per vecka begränsas till högst 60 timmar.
- Rast på minst 30 minuter när den totala arbetstiden uppgår till mellan sex och nio timmar, och på minst 45 minuter när den totala arbetstiden uppgår till mer än nio timmar.
- Dygnsvilan skall uppgå till minst elva timmar, men kan minskas till tio timmar om arbetstagaren ges ledighet under minst tolv timmar under de därpå följande fyra veckorna.
- Veckovila på 35 timmar.
- Den normala arbetstiden för nattarbetare skall inte överstiga åtta timmar under varje 24-timmarsperiod, eller tio timmar om den genomsnittliga arbetstiden inte överskrider åtta timmar under en tvåmånadersperiod.
- En mer restriktiv definition av begreppet nattarbete än definitionen i det allmänna direktivet.

Kommissionen föreslår följande:

- Undantag medges från artikel 3 (genomsnittlig maximal arbetsvecka), artikel 5 (raster) och artikel 6 (nattarbete) i den nationella lagstiftningen, i kollektivavtal eller genom avtal mellan arbetsmarknadens parter, om de berörda arbetstagarna ges lika lång kompensationsvila.
- Undantag kan medges från artikel 3 (maximal veckoarbetstid) i fråga om beräkningsperioden för den maximala genomsnittliga veckoarbetstiden på högst 48 timmar. Denna referensperiod får förlängas från fyra till högst sex månader. När medlemsstaterna tillåter en minskning av den genomsnittliga arbetsveckan till 39 respektive 35 timmar får referensperioden dock vara längre.

3.2.9. ESK kan inte godta att perioden på fyra månader för att beräkna den genomsnittliga maximala arbetsveckan på högst 48 timmar enligt artikel 3.1 förlängs till mer än sex månader, även om vissa medlemsstater kan tillåta en sänkt veckoarbetstid.

Det som gäller för järnvägstransporter (se punkt 3.1.5), måste också kunna gälla för vägtransporter. Att förlänga referensperioden till mer än sex månader kan få negativa konsekvenser för företagen, eftersom de kan få personalbrist på grund av att arbetstidsvillkoret uppfyllts före årets slut.

3.2.10. ESK anser att artikel 7.3 ("Undantag") saknar mening, om inte punkten ändras enligt följande:

"För reguljär passagerartrafik över kortare sträckor än 50 km, får avbrotten för raster (stryk 'eller ändstationsuppehåll') delas upp på perioder på minst 15 minuter, som ett undantag från artikel 4. Dessa raster kan förenas med ändstationsuppehåll."

Persontransporter i städerna karakteriseras av transportsträckor som avbryts för uppehåll vid ändstationen. Dessa uppehåll, som ingår i den avlönade arbetstiden, omfattar den tid som löper från det att fordonet har anlänt till ändstationen till dess att det startar för en ny tur.

3.2.11. Vad gäller den föreslagna texten om nattskift (jfr. artikel 2.6) och nattarbetande (jfr. artikel 6) anser ESK att den snävare definitionen av begreppet nattarbete behöver ses över för att undvika orimliga förhållanden, åtminstone i glest befolkade länder.

3.2.12. Rent generellt ställer sig ESK positiv till kommissionens förslag och uppmanar rådet att inte försumma sina förpliktelser när det gäller att så snabbt som möjligt komma till rätta med det rättsliga vakuum som råder i frågan.

3.3. Transporter på inre vattenvägar

3.3.1. ESK beklagar ånyo att inte några seriösa förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter har ägt rum i "gemensamma kommittén för inlandssjöfart" och att någon överenskomst ej har kunnat träffas (se ovanstående punkt 2.6).

3.3.2. Mot denna bakgrund vill ESK berömma kommissionen för att man har fullgjort sina åtaganden och inkluderat mobila arbetstagare i direktiv 93/104/EG (se artikel 2.7 — ny), även om artikel 3 (dygnsvila), artikel 4 (raster), 5 (veckovila) och 8 (nattarbetets längd) inte är tillämpliga enligt den nya artikeln 17 a. Medlemsstaterna skall i stället vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att dessa arbetstagare har rätt till tillräcklig vila.

3.3.3. ESK kan inte heller här acceptera en förlängning till mer än sex månader för beräkningsperioden på fyra månader, enligt artikel 16.2, för tillämpningen av artikel 6 som föreskriver att den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid inte får överstiga 48 timmar (se punkterna 3.1.5 och 3.2.9 ovan).

3.3.4. I avvaktan på de kompletterande bestämmelser som kommissionen håller på att utarbeta för varje bransch (jfr. tabellen som bifogats meddelandet från kommissionen av den 18 november 1998) ställer sig ESK positiv till samtliga förslag.

3.4. Sjötransporter

3.4.1. Ett "europeiskt avtal" om arbetstidens förläggning för sjömän ingicks den 30 september 1998 mellan European Community Shipowners' Association (ECSA) och Federation of Transport Workers' Unions (FST), och det är på väg att genomföras (i form av ett direktiv) via ett rådsbeslut på kommissionens förslag. Enligt artikel 4.2 i avtalet om socialpolitik kommer sjömän som de definieras i detta avtal att bli de enda som undantas från direktiv 93/104/EG.

3.4.2. ESK:s yttrande är inte begärt beträffande detta "europeiska avtal", men kommittén vill ändå ge en eloge till berörda arbetsmarknadsorganisationer och uppmana rådet att snarast fatta beslut om att ge avtalet laga kraft.

3.4.3. Kommittén stöder också kommissionens rekommendation av den 18 november 1998, där medlemsstaterna uppmanas att snarast ratificera ILO:s konvention 180 om arbetstiden för sjömän och om bemanning, samt 1996 års protokoll beträffande konvention 147 (1976) om handelsflottan (miniminormer), så att de kan träda i kraft. Denna åtgärd utgör en förutsättning för arbetsmarknadens parter inom denna sektor, som är helt öppen för konkurrensen på världsmarknaden; ett genomförande av det nämnda europeiska avtalet bygger till stor del på att protokollet och konventionen träder i kraft snarast möjligt.

3.4.4. Sjötransport är en verksamhet som inte är begränsad till ett enda lands territorium, under en enda stats lagar, utan regleras av internationell rätt. Denna utgår bland annat från principen om fri sjöfart, och det är av största vikt att de internationella avtalen respekteras med avseende på längsta tillåtna arbetstid och kortaste vilotid. Det handlar om arbetstagnas hälsa och säkerhet och säkerheten på fartygen, till havs och i hamn.

De medlemsstater som är flaggstater måste således införa system som kan säkerställa att alla fartyg som är införda i deras register uppfyller kraven i direktivet som inför det europeiska avtal som redovisats under 3.4.1 ovan, beträffande arbetstidens förläggning för sjömän.

3.4.5. De medlemsstater som ratificerat ILO:s konventioner ges (genom ILO:s konvention 147 — 1976) rätt att vidta åtgärder för att säkerställa att man följer bestämmelserna i de konventioner som räknas upp i protokollet till denna konvention på de fartyg som anlöper deras hamnar, oberoende av flaggstater eller registrering. Dessa stater bör utvidga sin kontrollverksamhet till att gälla även dessa fartyg.

3.4.6. Kommissionen föreslår en gemenskapsövergripande modell för att åstadkomma detta; det är också ett önskemål från de arbetsmarknadsparter som undertecknat det europeiska avtalet om förläggningen av sjömännens arbetstid. I form av ett förslag till rådets direktiv om tillämpning av arbetstidsbestämmelserna för sjömän på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar tänker kommissionen införa ett harmoniserat system för att konstatera att fartygen följer reglerna om arbetstid för sjömän.

3.4.7. ESK stöder kommissionens gemenskapskonstruktion och ställer sig positiv till föreliggande förslag till direktiv.

3.4.8. Kommittén vill emellertid föreslå att direktivförslagens artikel 2 a revideras så att "fartyg" inbegriper båtar under vilken flagg som helst som utnyttjar medlemsstaternas hamnar, för det är av största vikt att även de fartyg som för staters flagg som inte ratificerat ILO:s konvention 180 eller som inte är medlemmar i ILO, blir föremål för kontroll av att direktivet om sjömännens arbetstid följs.

3.5. Lufttransporter

3.5.1. Med arbetsmarknadsparternas medgivande skall icke-mobila arbetstagare inom denna sektor föras in under direktiv 93/104/EG.

3.5.2. Fortfarande väntar man på ett avtal i den gemensamma kommittén för civil luftfart mellan arbetsmarknadsparterna om en flygtidsbegränsning, men ESK ger kommissionen en eloge för att den tagit sitt ansvar (vilket ESK också begärde i sitt yttrande av den 26 mars 1998) för att denna snabbt expanderande sektors mobila arbetstagare också skall täckas av bestämmelserna i direktiv 93/104/EG (se ny punkt 7 under artikel 2).

3.5.3. Enligt den nya artikeln 17 a skall bestämmelserna i artikel 3 (dygnsvila), 4 (raster), 5 (veckovila) och 8 (nattarbets-tid) inte tillämpas på mobila arbetstagare. Därför blir medlemsstaterna i enlighet med samma artikel 17 a skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa arbetstagare har rätt till tillräcklig vilotid.

3.5.4. Även här gäller att ESK inte godtar att den fyra månaders referensperiod som avses i artikel 16.2 förlängs till mer än sex månader i samband med tillämpningen av artikel 6, som föreskriver att medelarbets-tiden för varje sjudagarsperiod inte får överskrida 48 timmar inklusive övertid (se 3.1.5 och 3.2.9 ovan).

3.5.5. I avvaktan på kommissionens förslag (se punkt 40 och den översiktstabell som bifogats kommissionens meddelande av den 18 november 1998) om gemenskapsbestämmelser med avseende på flygtidsbegränsningar, på basis av säkerhetshänsyn, får ESK understryka att det krävs kompletterande insatser parallellt med nämnda förordningsförslag och ett rimligt skydd för hälsa och säkerhet för anställda inom lufttransporter.

I anslutning till detta noterar ESK med tillfredsställelse att arbetsmarknadsparterna återupptagit förhandlingarna, och uppmanar dem att snarast sluta ett avtal som kan garantera tillräckligt skydd för hälsa och säkerhet för mobila arbetstagare inom denna sektor med omvälvande förändringar.

3.6. Havsfiske

3.6.1. Än en gång beklagar ESK att arbetsmarknadsparterna inte nått fram till en överenskommelse inom den partssammansatta kommittén för fiske (se punkt 2.6).

3.6.2. Bortsett från detta vill kommittén ge kommissionen en eloge för att den tagit sitt ansvar och integrerat de mobila arbetstagarna i industrisektorn i direktiv 93/104/EG genom den nya punkten 7 i artikel 2; i denna sektor är antalet dödsfall och olycksfall i arbetet högre än i alla andra näringslivssektorer. Genom den nya artikeln 17 a tillämpas emellertid inte bestämmelserna i artiklarna 3 (dygnsvila), 4 (raster), 5 (veckovila) och 8 (nattarbetstid). Medlemsstaterna är dock skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa arbetstagare har rätt till tillräcklig vilotid.

3.6.3. Även här gäller att ESK inte godtar att den fyra månaders referensperiod som avses i artikel 16.2 förlängs till mer än sex månader i samband med tillämpningen av artikel 6, som föreskriver att medelarbetstiden för varje sjudagarsperiod inte får överskrida 48 timmar inklusive övertid.

3.6.4. I avvaktan på kompletterande sektorsspecifika bestämmelser som håller på att utarbetas inom kommissionen (se översiktstabell som bifogats kommissionens meddelande av den 18 november 1998) ställer sig ESK positiv till föreliggande förslag som helhet.

3.7. Övrig verksamhet till sjöss (offshorearbete)

3.7.1. ESK stöder kommissionens önskemål om att direktiv 93/104/EG skall tillämpas i alla avseenden för arbetstagare inom "övrig verksamhet till sjöss" (se den nya punkten om offshorearbete som kompletterar artikel 2).

3.7.2. Förslaget till direktiv som ändrar direktiv 93/104/EG tar hänsyn till det speciella skiftarbetsystem som är nödvändigt inom denna sektor.

3.7.3. Kommittén ställer sig emellertid tveksam till att stödja kommissionens avsikt (genom den nya artikeln 17 a.3) att ge medlemsstaterna rätt att förlänga den fyra månaders referensperiod som avses i artikel 16.2 för arbetstagare som huvudsakligen bedriver offshorearbete till tolv månader i samband med tillämpningen av artikel 6, som föreskriver att medelarbetstiden för varje sjudagarsperiod inte får överskrida 48 timmar inklusive övertid (se 3.1.4 och 3.2.9 ovan).

3.8. Läkare under utbildning

3.8.1. Enligt en allmänt vedertagen definition håller en läkare under utbildning på att genomgå ett specialistskede som påbyggnad på universitetsnivå, samtidigt som han eller hon tjänstgör inom ramen för denna utbildning för att få specialistlegitimation eller tillträde till en annan kategori över universitetsnivå.

3.8.2. Genom direktiv 93/104/EG undantas läkare under utbildning från tillämpningsområdet. Därmed är det närmare 270 000 europeiska läkare som inte täcks av det skydd som detta direktiv skall ge⁽¹⁾. De får således finna sig i alltför lång arbetstid och begränsat rättsligt skydd, och de är inte täckta av ett regelverk som är enhetligt för alla medlemsstater.

3.8.3. Situationen för dessa läkare i Europa kan sammanfattas enligt följande:

- Läkare under utbildning är en integrerad del i sjukvårdssparaten.
- I flertalet fall måste de arbeta helger och nätter.
- Även om dessa läkares veckoarbetstid varierar från land till land och från ett sjukhus till ett annat, kan man utgå ifrån att den i allmänhet överstiger 54 timmar.
- De arbetsuppgifter som de utför skiljer sig inte från andra läkares.

3.8.4. Läkare under utbildning befinner sig i en känslig position där de inte kan vägra att utföra de uppgifter som de blir ålagda eller åberopa sådana rättigheter eller skyldigheter som kan strida mot de överordnades intressen. En sådan attityd skulle kunna få konsekvenser antingen för den betygssättning som skall göras efter deras praktiktjänstgöring eller för det anställningskontrakt som i regel skrivs på viss tid. Sjukvårdsvärdningarna har blivit vana att utnyttja denna billiga arbetskraft maximalt.

3.8.5. I samband med frågan om praktikläkarnas arbetstid skall två faktorer vägas in:

- Den "faktiska" arbetstiden omfattar den tid som läkaren är närvarande på sjukhuset. Den bör också inbegripa deltagande i kurser eller vetenskapliga seminarier under normal arbetstid.

(1) Se "Coshape-rapporten" som kommissionen beställde av företaget Coshape Ltd. inom ramen för förberedelserna till föreliggande förslag.

- "Beredskap" innebär att läkaren står till arbetsgivarens förfogande men inte är i arbete. Detta fall bör regleras enligt nationell lagstiftning eller lokala avtal.

3.8.6. Som ESK påpekade redan i sitt yttrande av den 26 mars 1998 "finns det inte något giltigt skäl för att utesluta läkare under grundutbildning eller specialisering, eftersom a) de inte är 'mobila' arbetstagare och b) inte utövar sin tjänstgöring på annat sätt än sina anställda kolleger som inte är under utbildning och som per definition omfattas av tillämpningsområdet för rådets direktiv 93/104/EG."

3.8.7. Det finns också stora skillnader inom denna mycket speciella sektor (även inom ett och samma land) som på kort och medellång sikt äventyrar denna personals fysiska och psykiska hälsa. På grund av alltför långa arbetspass eller otillräcklig vila kan också kvaliteten sänkas på den vård som dessa anställda ansvarar för.

Bryssel den 25 mars 1999.

3.8.8. Med hänsyn till att det inte finns något organ på europeisk nivå som företräder arbetsgivarna inom denna sektor anser ESK att den enda lösningen på problemet med läkarna under utbildning är att rådet antar lagstiftningsåtgärder som bygger på kommissionens förslag, även om vissa aspekter av föreliggande text bör förbättras:

- Dags- och veckoarbetstiden skall inte överstiga 9 respektive 48 timmar.
- Undantagsvis kan dagsarbetstiden utsträckas till 11 timmar, högst tre gånger under referensperioden två veckor.
- En läkare under utbildning får bara åläggas natttjänstgöring högst sju nätter per månad.
- Slutligen förefaller övergångsperioden (sju år) vara omotiverat lång; kommittén föreslår att den inte skall överstiga tre år, bland annat med hänsyn till den tid det vanligen tar att inlemma direktiv i nationell lagstiftning.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

BILAGA

till Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande

Avslått ändringsförslag

Följande ändringsförslag fick minst en fjärdedel av rösterna men avslogs under debatten:

Punkt 2.2

Gör följande tillägg efter sista meningen "ESK anser att förare som är egenföretagare och som skall omfattas av direktivförslaget inte skall inkludera egenföretagare som uppfyller kraven beträffande ekonomiska resurser enligt direktiv 98/76/EG."

Motivering

I befintliga bestämmelser för körtider och viloperioder regleras både maximal körtid och viloperiodernas längd. Enligt dessa bestämmelser skall viloperioden uppgå till ca 12–13 timmar per dygn. Bestämmelserna gäller alla förare, såväl anställda som egenföretagare. Detta bör anses vara tillräckligt för att garantera trafiksäkerheten.

Hittills har inga åtgärder vidtagits vad gäller egenföretagares arbetstider. Sådana åtgärder skulle därför bli prejudicerande. Förslaget strider mot kommissionens målsättning att främja företagandet och konkurrenskraften (KOM(1998) 550 slutlig). I synnerhet förslaget att företagsägares arbetstider skall dokumenteras strider mot målsättningen att minska byråkratin för småföretagarna.

Resultat av omröstningen

För: 44, emot: 68, nedlagda: 5.

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets direktiv om gränsvärden för bensen och koloxid i luften"

(1999/C 138/12)

Den 10 mars 1999 beslutade rådet att i enlighet med artikel 130s i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 2 mars 1999. Föredragande var José Ignacio Gafo Fernandez och medföredragande Franco Chiriaco och Ann Davison.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 25 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 91 röster för, 1 röst emot och 6 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Det aktuella förslaget är en uppföljning av direktiv 96/62/EG om luftkvalitet, där det fastslogs att man för att skydda luftkvaliteten måste införa gränsvärden för en serie förorenande ämnen, däribland bensen och koloxid. Förslaget kan därför betraktas som ett "dotterdirektiv" till direktiv 96/62/EG.

1.2. Den rättsliga grunden till detta direktiv är artikel 130s, även om man i ingressen också hänvisar till artikel 130r (försiktighetsprincipen) och artikel 129 (hälsoskyddet).

1.3. Dessa föroreningars hälsoeffekter är vetenskapligt konstaterade. Bensen anses vara cancerframkallande vid långvarig exponering. Koloxid minskar blodets förmåga att ta upp syre och kan vid höga koncentrationer orsaka dödlig förgiftning (endast möjligt i slutna utrymmen).

1.4. Det finns olika föroreningskällor. Den viktigaste är dock användning och förbränning av diesel och bensen för vägtransportfordon. Brinnande skogar och savanner samt förbränning av jordbruksavfall står för hälften av världens koloxidutsläpp. Det är därför inte överraskande att de potentiella riskerna i hög grad är koncentrerade till storstadsområden med intensiv fordonstrafik.

1.5. Det finns förhoppningar om att de nuvarande föroreningsnivåerna kommer att minska betydligt i samband med att ett antal EU-bestämmelser på miljöområdet träder i kraft. Följande exempel förtjänar att nämnas:

- Beträffande vägtrafik: fordons- och oljeprogrammets ikraftträdande samt genomförande av olika direktiv som syftar till att förbättra bilars effektivitet.
- Beträffande industriutsläpp: IPPC-direktivets och VOC-direktivets (steg I) ikraftträdande.

1.6. Vid utarbetandet av förslaget har kommissionen lutat sig mot en rad referensdokument och studier, bland annat följande:

- Världshälsoorganisationens (WHO) luftkvalitetsriktvärden vad gäller koloxid.

— Principen i dricksvattendirektivet att man vid fastställande av gränsvärden skall utgå från att livstidsrisken för att drabbas av cancer är en på miljonen, skall gälla även för bensen.

— Den utredning som kommissionen beställt av oberoende konsulter om ekonomisk bedömning av luftkvalitetsmålen för bensen och koloxid.

— Studier och resultat av fordons- och oljeprogrammet.

Sakkunniga från medlemsstaterna, näringslivet och icke-statliga organisationer konsulterades också.

1.7. De insatser som gjorts för att mäta, övervaka och genomdriva dessa luftkvalitetsnivåer omfattar följande tre åtgärdsstyper:

— Fastställande av gränsvärden för bensen och koloxid i enlighet med en förutbestämd tidsplan.

— Uppbyggnad av ett sammanhängande system av mätstationer, inbegripande alternativa anläggningar eller system för mätning av dessa föroreningar i gemenskapen som helhet.

— Information till allmänheten om den verkliga luftkvaliteten i varje område där mätning genomförs.

1.8. Kommissionen skall slutligen senast den 31 december 2004 rapportera om genomförandet av direktivet inom ramen för luftkvalitetsstrategin. Rapporten skall innehålla förslag om översyn av det aktuella direktivet.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Kommittén ställer sig positiv till detta andra direktiv, som bygger på direktiv 96/62/EG om luftkvalitet, och uppmanar kommissionen att lägga fram förslag beträffande de luftförorenande ämnen som det fortfarande återstår att reglera.

2.2. ESK är medveten om att databasen ännu är ofullständig i fråga om de olika mätvärdena för luftkvalitet i gemenskapen som helhet. Detta beror på att det är utomordentligt komplicerat att definiera områdena, att formulera de nationella myndigheternas ansvar i detta avseende och att utreda vilka "hot spots" i kvalitetshänseende som finns på specifika områden. Dessa faktorer förstärks av att mätsystemen är komplexa; de baseras på en kombination av direktmätningar, indirekta system och matematiska skattningsmodeller.

2.3. Kommittén stöder helt de målsättningar som läggs fram i artikel 1 men skulle ha föredragit att man hänvisat till etablerade koncentrationsgränser för bensen och koloxid, eller att ett bibehållande av god luftkvalitet där den redan finns borde ha kopplats till parallella förbättringar av mät- och övervakningssystemen generellt; detta gäller särskilt i fråga om det akuta behovet av att klarlägga kritiska punkter beträffande luftkvalitet, där särskilda åtgärder måste vidtas.

2.4. Kommittén anser att det generella gränsvärdet för bensen och de tidsbegränsade dispenser som beviljats regioner med svåra socioekonomiska problem bör bli föremål för vissa nyanseringar. Skälen är följande:

2.4.1. Mätsystemen är inte tillräckligt exakta (kriterierna för områdesgränser, kombinationen av direkta mätningar och modellsystem) sett i relation till de extremt låga gränsvärden för bensen i luft ($0,000005 \text{ g/m}^3$ eller $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$) som anges i förslaget till direktiv.

2.4.2. Eftersom det saknas WHO-riktlinjer införs i stället toleransmarginaler på mellan 0,2 och $20 \text{ } \mu\text{g/m}^3$, vilket motsva-

rar den miljontedels ökade cancerrisk som det innebär att kontinuerligt och under hela livstiden utsätts för sådana bensenkoncentrationer i luften.

2.4.3. Det är svårt att definiera vilka de kritiska punkterna är och praktiskt taget omöjligt att generellt uppnå de genomsnittliga sänkningarna på kort sikt. Kommittén stöder dock helt och fullt kommissionens förslag om ett gränsvärde på $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$.

2.5. ESK kan godta det gränsvärde som föreslås för koloxid (10 mg/m^3) och föreslaget datum för införande (1 januari 2005).

2.6. För perioden till dess detta direktiv och alla andra som berör luftkvalitet träder i kraft uppmanar kommittén kommissionen och medlemsstaterna att förbättra systemen för definition av områden så att det går att tillämpa dessa direktiv. Vi uppmanar dem också att använda bästa tillgängliga mätteknik för att öka våra kunskaper och åstadkomma exaktare mätningar av luftkvaliteten; det gäller också att utveckla denna teknik genom att införa de åtgärder som beskrivs under punkt 1 och att exakt och systematiskt kartlägga alla kritiska punkter i fråga om luftkvalitet.

2.7. Kommittén stöder helt det system för information till allmänheten som behandlas i artikel 6 och betraktar detta som en central informationsaspekt. Allmänheten bör generellt uppmärksammas på luftkvalitetsproblem och behovet av övergripande lösningar.

Bryssel den 25 mars 1999.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

BILAGA

till Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande

Avslågt ändringsförslag

Följande ändringsförslag fick minst en fjärdedel av rösterna, men avslogs efter diskussion på plenarsessionen.

Punkt 2.4.3

”Ersätt punkten med följande:

Svårigheten att definiera vilka de kritiska punkterna är, särskilt i stadsområden, och att generellt uppnå de genomsnittliga sänkningarna på kort sikt, skulle kunna rättfärdiga möjligheten att av socioekonomiska skäl begära allmänna undantag för perioder på fem år eller längre.

För att inte förbigå direktivets bestämmelser bör alltså ett gränsvärde på 5 µg/m³ behållas och gränsvärdet 10 µg/m³ gälla endast för de kritiska punkterna. Ansvariga myndigheter skall vidta lämpliga förebyggande åtgärder i syfte att få ner gränsvärdet till 5 µg/m³.”

Motivering

Om det tolkas bokstavligen kan det som står i punkt 4.6.3 i kommissionens rapport leda till att alla gränsvärden blir omöjliga att tillämpa, eftersom en strikt tillämpning av bestämmelserna skulle kunna ge upphov till socioekonomiska problem av skiftande art och rättfärdiga att alla medlemsstaterna begär undantag från gränsvärdena, både när det gäller de punkter som är kritiska och de som inte är det.

Resultat av omröstningen

För: 36, emot: 57, nedlagda: 7.

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1442/88 om beviljande av bidrag för produktionsåren 1988/89–1998/99 för slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer"

(1999/C 138/13)

Den 24 mars 1999 beslutade rådet i enlighet med artiklarna 43 och 198 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Ekonomiska och sociala kommittén beslutade att utnämna Jean-Claude Sabin till huvudföredragande med uppgift att förbereda detta yttrande.

Vid sin 362:a plenarsession den 24–25 mars 1999 (sammanträdet den 24 mars) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 57 röster för och 1 nedlagd röst.

1. Kommissionens förslag till förordning syftar till att skjuta fram datumet för inlämnande av ansökan om gemenskapens röjningsbidrag enligt artikel 4.1 i rådets förordning (EG) nr 1442/88 om slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer från den 31 december 1998 till den 31 mars 1999.

2. Vinodlarna välkomnar förslaget av följande orsaker:

- Röjningen äger normalt rum från slutet av skördeperioden i november fram till att odlingsperioden börjar igen i april.
- Genom dekret av den 14 december 1998 har Frankrike

beviljat nationella bidrag vid slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer i regionen Charentes. Av tekniska skäl behöver vinodlarna tillräckligt med tid för att kunna fatta beslut om och därefter genomföra en nedläggning. Eftersom villkoren för att komma ifråga för det franska bidraget är nära knutna till beviljandet av bidrag från gemenskapen är det än viktigare att skjuta fram datumet för inlämnande av begäran om tillstånd.

3. Eftersom förslaget inte kommer att belasta budgeten nämnvärt och med tanke på att konjakssektorn är i kris, stöder Ekonomiska och sociala kommittén kommissionens förslag.

Bryssel den 24 mars 1999.

*Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI
