

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 4. januar 2010

Dok.id

J. nr. 121-36

Internationalt Kontor

Rasmus Silfen-Jensen

Telefon 33 92 34 43

rje@trm.dk

Referat af rådsmødet (TTE) den 17. december 2009 i Bruxelles

Dagsordenpunkt 3: Buspassagerers rettigheder

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder for buspassagerer, eksempelvis regler for ikke-diskriminering af og obligatorisk assistance til handicappede og bevægelseshæmmede ved busterminaler, regler om busselskabernes forpligtelser i forbindelse med aflysninger og forsinkelser samt regler om klageadgang og håndhævelse af passagerers rettigheder.

Det store udestående i forhandlingerne om forslaget var spørgsmålet om forordningens anvendelsesområde, hvor et flertal af lande i forhandlingsforløbet har ønsket regional og lokal bustrafik undtaget fra anvendelsesområdet.

Forslaget var på dagsordenen til politisk enighed og blev vedtaget. Forordningens mere generelle bestemmelser kommer til at gælde for al regulær bustransport, men således at medlemsstaterne har mulighed for at undtage lokal og regional bustrafik permanent fra de øvrige bestemmelser i forordningen. 'Særlig bustrafik' som alene kan anvendes af bestemte persongrupper er ikke omfattet af forordningen. Medlemsstaterne har endvidere mulighed for at undtage anden indenlandsk bustrafik i en periode af 5 år, som kan fornyes to gange, hvis dette sker på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår.

I tilfælde af ulykker sikrer forslaget, at busoperatøren skal dække passagerens umiddelbare behov, dvs. førstehjælp, mad, transport, m.m.

Forslaget betyder desuden, at passagerer der udsættes for aflysning eller forsinkelse på mere end 2 timer vil være berettiget til enten at fortsætte rejsen når dette er muligt eller få billetprisen refunderet.

Alle medlemsstater forpligtes til at udpege et uafhængigt klageorgan, som skal behandle klager fra buspassagerer. Det er desuden klageorganets ansvar, at forordningen efterleves.

Endelig kan medlemsstater undtage bustrafik fra forordningens bestemmelser om bevægelseshæmmede, hvis der gælder tilsvarende eller bedre rettigheder i medlemsstaten. Danmark kan derfor beholde særordningen med dør-til-dør befordring af bevægelseshæmmede

Dagsordenpunkt 4: Forslag til forordning om ændring af forordning om Galileo tilsynsorganet GSA



Forslaget blev vedtaget uden debat.

Dagsordenpunkt 5: ITS direktivet

Formålet med forslaget er at fremskynde og koordinere anvendelsen af ITS i medlemsstaterne inden for vejtransport. Det er forventningen, at ITS kan skabe en mere effektiv, miljøvenlig og sikker mobilitet for gods og passagerer.

Rådet tog på rådsmødet formandskabets orientering af status på formandskabets forhandlinger med Europa-Parlamentet om direktivforslaget til efterretning. Der var enighed i Rådet om indholdet af forslaget og det forventes, at der kan opnås en aftale med Europa-Parlamentet snarest, så forslaget kan vedtages formelt.

Forslaget vedrører specifikationer og standarder og det er op til medlemsstaterne selv at vurdere i hvilket omfang de vil implementere ITS. Der er derfor ikke noget krav om obligatorisk anvendelse af ITS i medlemsstaterne.

Det fremgår også af forslaget, at der ikke skal foretages unødigt registrering og overvågning, eksempelvis i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.

Det fremgår desuden nu af forslaget, at udformningen af specifikationer og standarder i så vidt omfang som muligt skal sikre bagudkompatibilitet, således at de investeringer medlemslandene allerede har foretaget i ITS stadig vil være anvendelige.

Dagsordenpunkt 6: Direktivforslag om luftfartssikkerhedsafgifter

Formandskabet fremlagde en fremskridtsrapport om forslaget. Der var ingen bemærkninger fra medlemslandene.

Dagsordenpunkt 9: Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport

Kommissionens meddelelse om fremtidens transport skal fremme en debat om udviklingen af den fælles transportpolitik i det kommende årti. Resultatet af debatten vil indgå i Kommissionens overvejelser vedr. udarbejdelsen af en ny Hvidbog om EU's transportpolitik frem til 2020, som efter planen vil blive fremlagt i 2010.

Formandskabet havde på forhånd udsendt et udkast til vedtagelse af rådskonklusioner om meddelelsen. Et medlemsland mente ikke, at der i konklusionerne tages tilstrækkelig højde for bæredygtighed i transportsektoren og valgte derfor at blokere for vedtagelse af rådskonklusionerne. Der blev vedtaget formandskabskonklusioner om meddelelsen.

Dagsordenpunkt 10: Mandat til Kommissionen til at forhandle om indgåelse af samarbejdsaftale med ICAO

Forhandlingsmandatet blev vedtaget.



Dagsordenpunkt 11: 2. etape af forhandlingerne om en luftfartsaftale med USA

Kommissionen redegjorde for status i forhandlingerne. En række lande fremhævede, at det er vigtigt, at der i aftalen åbnes op for udenlandske investeringer i amerikanske selskaber.

Eventuelt: Underskrivelse af en regeringsaftale mellem Danmark og Sverige om etableringen af en dansk-svensk luftrumsblok

I margin af rådsmødet underskrev den danske transportminister og den svenske infrastrukturminister en regeringsaftale om etablering af en svensk-dansk luftrumsblok.

Udarbejdelsen af luftrumsblokken er led i arbejdet med at skabe et fælles europæisk luftrum, i henhold til *Single European Sky II* forordningen. Det fælles europæiske luftrum skal medvirke til lufttrafikstyringen effektiviseres, flyveruterne bliver kortere og de rejsende får kortere rejsetider. For luftfartsselskaberne vil det betyde mindre brug af brændstof, hvilket reducerer CO₂ udledningen.