

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1328)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	N.1	30. august 1999

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat vedrørende væsentlige, aktuelle tiltag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det finske EU-formandskab i 2. halvår af 1999.

Trafikministeriet

3. Kontor

26. august 1999120-20TM0129

Dato
J.nr.
Løbenr.

Notat om væsentlige, aktuelle tiltag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det finske EU-formandskab i 2. halvår af 1999.

Indledning.

I programmet for det finske formandskab i 2. halvår af 1999 er det oplyst, at man på transportområdet generelt vil prioritere

- samspillet mellem de enkelte transportformer i et integreret system
- revitaliseringen af de europæiske jernbaner og

- anvendelsen af informations- og kommunikationsteknologi på transportområdet

Det finske formandskab vil generelt være præget af, der ikke vil blive fremsat egentlige nye forslag, før den nye Kommission er godkendt. Formandskabet vil derfor i første omgang fortsætte behandlingen af de eksisterende forslag.

Det er dog tilkendegivet, at formandskabet vil prioritere behandlingen af visse forventede forslag afhængigt af, hvornår de bliver fremsat. Det drejer sig bl.a. om forventede forslag om harmonisering af reglerne vedrørende 15 meter busser, revision af forordning 1107/70 om støtte, der ydes inden for transportsektoren, revision af forordning 1191/69 vedrørende de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser (drifts-, befordrings- og tariffpligt), forslag om sommertid og et forslag om kørekort (synskrav). Endvidere har man fra finsk side tilkendegivet, at man muligvis vil se på et forventet forslag om arbejdstidsregler for piloter (flyve- og hviletidsregler), hvis det bliver fremsat inden årsskiftet.

Generelt har man fra finsk side peget på, at man vil fremhæve en særlig nordlig dimension i relation til EU's transportpolitik. Begrebet 'nordlig dimension' har til formål at fremhæve Nordeuropas betydning for EU og behovet for, at EU formulerer en strategi for fremme af effektive og miljøvenlige trafikforbindelser i og mellem de nordiske EU-lande og ansøgerlandene rundt om Østersøen samt Rusland.

I det følgende redegøres der for de væsentligste aktuelle sager, som må forventes at blive behandlet under det finske formandskab:

Tværgående emner

Transport og miljø

På transportministerrådsmødet den 30. november 1998 blev vedtaget en rapport om integrering af miljøet og en bæredygtig udvikling på det transportpolitiske område. Rapporten blev fremsendt til Det Europæiske Råds møde i Wien den 11.-12. december 1998. Her blev det bekræftet, at der på baggrund af Amsterdam-traktaten vil blive taget hensyn til miljø og bæredygtig udvikling i alle Fællesskabets politikker. Det Europæiske Råd henstillede, at Transportministerrådet fortsætter sit arbejde med henblik på at kunne forelægge en strategi på disse områder med en tidsplan for yderligere foranstaltninger samt et sæt indikatorer for Det Europæiske Råd i Helsingfors.

På sit møde i Köln den 3.-4. juni 1999 opfordrede Det Europæiske Råd Rådet i dets forskellige sammensætninger til at være særligt opmærksom på klimaproblemet ved udarbejdelsen af integrationsstrategier med henblik på mødet i Helsingfors. Det Europæiske Råd gav udtryk for, at der i særlig grad er behov for at skabe rammebetingelser for mindre emissionsintensive og mere miljøvenlige transportsystemer.

Med henblik på rapportering til Det Europæiske Råd på dets møde i Helsinki i december 1999 vil der på transportministerrådsmødet i oktober 1999 blive behandlet et forslag til en strategi vedrørende integration af miljøhensyn og bæredygtig udvikling i transportpolitikken.

Det forventes at strategien vil indeholde en beskrivelse af den nuværende situation, en opgørelse af de hidtil opnåede fremskridt samt en opregning af mulige indsatsområder på kort og længere sigt.

Det fremgår af et af formandskabet udarbejdet strategiudkast, at de mest påtrængende problemer er væksten i CO₂-emissioner fra vejtransport og luftfart, væksten i andre emissioner, støj fra luftfarten og den forventede stigning i transportomfang, navnlig vejtransport, som følge af udvidelsen.

På kort sigt foreslås som opfølgning på konklusionerne fra det fælles transportminister- og miljøministerrådsmøde i juni 1998 og de foreslåede tiltag i rapporten til Det Europæiske Råds møde i Wien vedtagelse af fælles regler på basis af forslag fra Kommissionen om bl.a.

- revitalisering af jernbaner
- fair og effektiv prissætning på brug af infrastruktur
- fremme af multimodal godstransport
- øget anvendelse af søtransport og
- forbedring af miljøpåvirkningen fra lufttransport.

Etablering af et europæisk system til satellitnavigation (Galileo)

I en meddelelse fra 10. februar 1999 opstiller Kommissionen en strategi for at sikre Europas rolle i næste generation af det Globale Navigations Satellit System (GNSS). Den centrale anbefaling i meddelelsen er, at Europa skal udvikle en ny satellitnavigationskonstellation kombineret med den relevante jordbaserede infrastruktur: GALILEO.

I en tidligere meddelelse af 21. januar 1998 vedrørende et transeuropæisk positionsbestemmelses- og navigationsnet, der omfatter en europæisk strategi for et verdensomspændende satellitnavigationsystem (GNSS) (KOM(98)29), påpegede Kommissionen følgende problemer i relation til fortsat anvendelse af tredjelandssystemer:

- Suverænitets- og sikkerhedsmæssige problemer ved, at sikkerhedsnavigationssystemer er ude af europæisk kontrol,
- behov for at sikre, at europæiske brugere ikke udsættes for dramatiske fald i serviceniveau eller voldsomt stigende priser og
- begrænsninger i den europæiske industris konkurrenceevne på et lukrativt marked, hvis den ikke selv deltager i den teknologiske udvikling.

Kommissionen har derfor siden da fokuseret på to strategiske hovedområder:

- identifikation af muligheden for samarbejde med USA, Rusland og andre, og
- afklaring af, hvordan et europæisk system skal være, samt hvad det vil koste.

Kommissionen vurderer

- at det skal være et åbent globalt system, der er foreneligt med det amerikanske system GPS, men uafhængigt af dette og med en markant rolle for Rusland,
- at systemet skal baseres på medium Earth orbit (MEO) satellitter og vil koste mellem 2.2 og 2.9 billion Euro, og
- at systemet skal udvikles som et PPP (Public Private Partnership) med samtidig betydelig finansiering på europæisk niveau og med sigte på at skabe nye indtægtskilder.

På basis af kontakter til de pågældende lande vurderer Kommissionen, at USA ikke er villig til at dele kontrollen med GPS-systemet, men at der er potentielle samarbejdsmuligheder med Den Russiske Føderation. Det anbefales derfor at udvikle et Galileo-system med global dækning og uafhængigt af det amerikanske GPS, men fuldt kompatibelt med dette. Galileo skal være åbent for deltagelse af andre partnere.

På rådsmødet den 17. juni 1999 vedtog man en rådsresolution, der indebærer indledning af en definitionsfase, der skal vare til udgangen af år 2000, i et samarbejde mellem Kommissionen, ESA og medlemsstaterne. Kommissionen gives mandat til at arbejde videre med Galileo med henblik på afklaring af følgende spørgsmål m.v., før der træffes beslutning om at iværksætte projektet:

- afklaring af mulighederne for samarbejde omkring projektet med USA og Rusland samt afdækning af behovet for forhandlinger og tekniske drøftelser med tredjelande, der ønsker at deltage i projektet.
- udarbejdelse af en cost-benefit analyse omfattende alle relevante valgmuligheder for finansieringen af hele projektet og herunder bl.a. præsentation af betingelserne for offentligt privat samarbejde (Public-Private Partnership, PPP).
- iværksættelse af arbejdet med at definere og præcisere de tekniske og organisatoriske aspekter af projektet i samarbejde med European Space Agency (ESA) og medlemsstaterne.
- tilvejebringelse af detaljer omkring finansieringen af det igangværende arbejde med satellitnavigation.

I juli 1999 har Kommissionen fremlagt et oplæg til forhandlingsmandat til Kommissionen med henblik på at indlede forhandlinger med Rusland og USA.

Forhandlingsmandaterne vil blive drøftet og eventuelt vedtaget af Rådet under det finske formandskab.

Jernbanetransport

"Jernbanepakken" (KOM(98)480)

Kommissionen fremlagde i juli 1998 "et pakkeforslag" vedrørende tiltag, der har til formål at sikre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Der er tale om følgende forslag:

- Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440 om udvikling af Fællesskabets jernbaner; om tildeling af jernbaneindfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter;
- Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed,
- forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering.

For en nærmere beskrivelse af indholdet af forslagene henvises til de tidligere fremsendte notater herom.

De ovennævnte forslag vil være på dagsordenen på begge rådsmøder under det finske formandskab, hvor de vil blive drøftet - eventuelt sammen med et forslag fra 1995, (forslag til rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM (95) 337)), der vedrører adgang til jernbaneinfrastrukturen i andre medlemslande (markedsadgang).

Vejtransport

Forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (del af Kom (98) 662).

I forbindelse med vedtagelsen af det generelle arbejdstidsdirektiv (93/104/EF) blev det fra Rådets side besluttet at udelade bestemte sektorer og aktiviteter, herunder transport, fra direktivet med henblik på at træffe særskilte foranstaltninger for disse sektorer og aktiviteter.

Kommissionen fremlagde derfor i november 1998 forslag med henblik på indførelse af specifikke arbejdstidsbestemmelser for transportsektoren.

Disse forslag består af en samlet pakke, der dels består af en ændring af det eksisterende arbejdstidsdirektiv (93/104) til også at omfatte alle ikke-mobile ansatte i transportsektoren samt mobile ansatte i jernbanesektoren, dels af forslag til særregler for de mobile ansatte i vejtransportsektoren og søtransportsektoren.

For så vidt angår vejtransportsektoren foreslog Kommissionen, at ikke-mobile ansatte omfattes af det generelle arbejdstidsdirektiv, og at reglerne heri om 4 ugers årlig ferie, helbreds kontrol for natarbejdere, tilstrækkelig hvile samt maksimal årlig arbejdstid tillige skal gælde for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren.

Direktivforslaget på vejtransportområdet omfattede ifølge Kommissionens forslag alle mobile arbejdstagere, der udfører vejtransport for egen eller fremmed regning, herunder firmakørsel med lastbil, buskørsel og taxikørsel. For så vidt angår selvstændige vognmænd, der selv udfører kørsel, foreslog Kommissionen dem omfattet af de regler, der fastlægges i særdirektivet, mens de ikke vil være omfattet af de forhold, der reguleres i det generelle direktiv.

Forslaget til særdirektivet omfattede bl.a. bestemmelser om gennemsnitlig og højeste ugentlige arbejdstid, pauser, hviletid og natarbejde.

På grundlag af drøftelse på transportministerrådsmødet i marts 1999 og forhandlingerne i øvrigt udarbejdede det tyske formandskab et kompromisforslag fra formandskabet, der bl.a. afveg fra Kommissionens forslag ved at anvendelsesområdet for særdirektivet skulle være sammenfaldende med forordning 3820/85 vedr. køre- og hviletid. Dette indebærer, at bl.a. buschauffører, der udfører rutekørsel under 50 km, taxichauffører og chauffører, der udfører godskørsel med køretøjer på under 3,5 t totalvægt, ikke omfattes.

Dette kompromisforslag blev imidlertid ikke realitetsbehandlet på transportministerrådsmødet i juni 1999, og sagen blev henvist til yderligere behandling i COREPER.

Det finske formandskab har oplyst, at man vil fortsætte behandlingen af sagen.

Forslag til Rådets forordning om fordeling af tilladelser til lastvognskørsel i Schweiz, Kom (99) 35.

Kommissionen fremlagde den 26. februar 1999 et forslag om fordeling af tilladelser til lastkørsel i Schweiz til brug ved kørsel på de schweiziske veje i perioden 2000-2004.

Forslaget blev drøftet under dagsordenspunktet eventuelt på Rådsmødet den 17. juni 1999. Delegationerne understregede nødvendigheden af, at disse kvoter hurtigt fordeles mellem medlemsstaterne, for at Fællesskabets transportvirksomheder kan udnytte dem fuldt ud fra det tidspunkt, hvor overenskomsten om vejtrafik mellem Fællesskabet og Schweiz træder i kraft.

Det finske formandskab har sat forslaget på dagsordenen for rådsmødet i december 1999.

Forslag til Rådets direktiv om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (KOM(98)115)

Kommissionen fremlagde i marts 1998 et forslag om et EU-regelsæt for kørselsrestriktioner (kørselsforbud) for lastbiler i international kørsel, der benytter det overordnede vejnet.

Der findes i øjeblikket ingen EF-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastvogne. Trafikstyring falder inden for hver medlemsstats nationale kompetence.

For tiden har 7 ud af 15 medlemslande valgt at indføre kørselsrestriktioner, hvoraf de fleste gælder i weekenden. Da kørselsrestriktionerne indføres, uden at medlemslandene konsulterer hinanden, varierer de ofte betydeligt fra det ene medlemsland til det andet.

De 7 lande, der har indført kørselsrestriktioner, har især anført trafiksikkerhed, trafikbelastning og miljø, herunder luft- og støjforurening, som argumenter herfor.

Som argument for indførelse af et harmoniseret regelsæt er anført, at de forskellige regelsæt for kørselsrestriktioner påvirker retten til at levere tjenesteydelser ad vej inden for fællesskabet, og der er behov for et transparent, harmoniseret regelsæt på EU-niveau, så vognmænd kan gennemføre en bedre logistisk planlægning af deres transporter og dermed opnå større frihed til at levere tjeneste ydelser.

Direktivforslaget er således begrænset til international transport med lastvogne på det transeuropæiske (TEN) vejnet.

Forslaget har følgende indhold:

- Medlemslandene skal fortsat have ret til at vælge, hvorvidt de ønsker at have kørselsrestriktioner for lastvogne på deres område.
- Forslaget omfatter alle motorkøretøjer med en totalvægt på 7,5 tons eller mere, som anvendes til godstransport (lastvogne).
- I medlemslande, som ønsker kørselsrestriktioner for lastvogne, begrænses restriktionerne for internationale transporter på TEN-vejnettet til at gælde fra kl. 7.00 til kl. 22.00 (kl. 24.00 om sommeren) på søndage og national fri- og helligdage.
- Kørselsrestriktioner om natten (fra kl. 22.00 til kl. 5.00) på TEN-vejnettet er tilladt for lastvogne, som overskrider EU-grænseværdierne for støj.
- Medlemslandene kan udvide de generelle restriktioner på visse dele af TEN-vejnettet, forudsat at det kan begrundes med miljømæssige, sociale eller trafiksikkerhedsmæssige forhold, og efter forudgående godkendelse af Kommissionen, der bistås af medlemsstaterne i et rådgivende udvalg. Der kræves dokumentation for sådanne supplerende foranstaltningers berettigelse ud fra hensyn til miljø, trafiksikkerhed eller sociale forhold.
- Særlige kørselsrestriktioner i ferieperioder er altid tilladt, forudsat at de anmeldes til Kommissionen senest den 30. november det forudgående år.
- Særlige kørselsrestriktioner af kortere varighed er altid tilladt uden forudgående anmeldelse, hvis det skyldes miljømæssige, tekniske eller sikkerhedsmæssige grunde, f.eks. smogalarmer, særlige vejrforhold m.v.
- Der sker en harmonisering af, hvilket typer køretøjer og transporter der er fritaget fra kørselsrestriktioner.
- Transporter med en last af letfordærlige varer fritages for kørselsrestriktioner bortset fra natkørselsrestriktioner.
- På alle andre veje end TEN-vejnettet og for alle nationale transporter står det stadig medlemslandene frit at indføre kørselsrestriktioner. Restriktioner for internationalt trafik må dog ikke være strengere end restriktionerne for national trafik.

Sagen har endnu ikke været behandlet i Rådet, men det finske formandskab har oplyst, at man tillægger denne sag stor betydning og ønsker at fremme den.

Luftfart

Rådets forordning om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret for at opfylde normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave ("hush-kits")

Med henblik på at hindre at støjsituationen omkring lufthavnene i EU forværres som følge af støjdæmpede ("hushkittede") fly, fremsatte Kommissionen i marts 1998 et forslag til retsakt, hvis hovedeffekt vil være at hindre, at fly med støjdæmningsanordninger fra 1.april 1999 overføres fra udlandet - primært USA - til medlemsstaternes registre. Herved kan man undgå forværring af støjsituationen ved europæiske lufthavne. Hensigten er endvidere at begrænse anden miljøskade.

Hovedelementerne i Kommissionsforslaget var, at der ville skulle gennemføres et registreringsstop pr. 1. april 1999 og et operationsstop pr. 1. april 2002.

Rådet vedtog fælles holdning i november 1998 og Europa-Parlamentet bifaldt den fælles holdning i februar 1999.

Fra amerikansk side har man protesteret over Kommissions-forslaget, idet man bl.a. finder, at regler om støj m.v. bør vedtages af den internationale luftfartsorganisation, ICAO.

Forslaget blev vedtaget på rådsmøde den 29. april 1999, idet registreringsstoppet dog blev udskudt til 1. maj 2000. Der blev samtidig opnået enighed om en erklæring, der vil sende et signal om vilje til at fortsætte dialogen med USA om et initiativ til ændring af reglerne på globalt niveau gennem ICAO-systemet.

Kommissionen har efterfølgende opretholdt en dialog med USA i denne sag, der også har visse handelspolitiske aspekter.

Det finske formandskab vil muligvis sætte et evt. kommende ændringsforslag fra Kommissionen på dagsordenen for rådsmødet i december 1999.

Lufttransportaftaler mellem Fællesskabet og De Central - og Østeuropæiske lande.

Den 1. marts 1995 fremlagde Kommissionen en henstilling til Rådet med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse til Kommissionen til at indlede lufttransportaftaler mellem Fællesskabet og Bulgarien, Den tjekkiske Republik, Ungarn, Polen, Rumænien og Slovakiet. Siden hen er også Estland, Letland og Litauen samt Slovenien inddraget i forhandlingerne.

Formålet er at integrere de respektive landes lufttransportmarkeder med EU's med henblik på disse landes kommende medlemskab af EU.

Kommissionen fik i 1996 mandat til at indlede forhandlingerne og har siden ved flere lejligheder afrapporteret til Rådet om udviklingen heri.

Det finske formandskab har sat sagen på dagsordenen med henblik på færdiggørelse og eventuelt vedtagelse af en multilateral aftale og individuelle protokoller med landene.

Postområdet

Efter artikel 7.3 i direktivet om fælles regler for udvikling af det indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, 97/67/EF er Europa-Kommissionen forpligtet til inden udgangen af 1998 at fremsætte forslag til nyt direktiv om posttjenesterne. Artiklen peger på liberalisering af "direct mail" (adresserede reklameforsendelser) og grænseoverskridende post ligesom yderligere nedsættelse af de gældende pris- og vægtgrænser for monolet (5 gange basistaksten og 350 gram) direkte nævnes.

Europa-Kommissionen nåede ikke inden sin afgang i marts 1999 at fremsætte et forslag, og det er uvist, om og hvornår den nye Kommission vil fremsætte et forslag. Det er imidlertid muligt, at der vil ske en foreløbig og uforpligtende drøftelse på det berammede rådsmøde (telekommunikation) i november 1999.