



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 25. maj 2009

Dok.id

J. nr. 222-95

EU- og Luftfartskontoret

Steen Jonssen

Telefon 33 92 34 01

sjo@trm.dk

Supplerende samlenotat vedr. mandat til Kommissionen til at påbegynde forhandlinger på vegne af EU med Albanien, Bosnien & Hercegovina, Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Montenegro, Serbien samt Kosovo vedr. en traktat om oprettelse af et transportfællesskab

Rev. notat

KOM-dokument findes ikke

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde i marts 2008 en anbefaling til Rådet om at give Kommissionen mandat til at påbegynde forhandlinger med en række lande på Vestbalkan (Albanien, Bosnien & Hercegovina, Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Montenegro, Serbien samt Kosovo) om indgåelse af en traktat mellem EU og de pågældende lande om et transportfællesskab.

Traktaten skal baseres på Fællesskabs-acquis'et på transportområdet for så vidt angår infrastrukturudvikling, markedsåbning, teknisk interoperabilitet, sikkerhed, miljø og sociale bestemmelser. Formålet med transportfællesskabet skal være at bidrage til en sikker, effektiv og bæredygtig transport. Fair konkurrence inden for en transportform og mellem transportformerne skal sikres ved fuld implementering og praktisk anvendelse af alle relevante dele af acquis'et.

Kommissionen foreslår, at forhandlingsmandatet omfatter følgende hovedpunkter:

1.1 Infrastruktur

Heri indgår bl.a.

- En definition af det netværk, som aftalen skal omfatte
- Et netværk inden for rammerne af forhandlinger om det fremtidige transeuropæiske transportnet



- En proces for udviklingen af en 5-års rullende arbejdsplan for udviklingen af netværket og identifikationen af prioritetsprojekter af lokal interesse
- Inddragelse af det fremtidige miljø-acquis i relation til transport, navnlig Strategisk Miljøvurdering, VVM og natur- og luftkvalitetsrelaterede direktiver
- Udvikling af effektive trafikstyringssystemer på regionalt niveau
- Effektiv regional udvikling af lufttrafikstyringsinfrastruktur på linje med Single European Sky og SESAR

1.2. Jernbanetransport

Heri indgår bl.a.

- Effektive, uafhængige og kompetente regulatoriske institutioner, herunder et regeludstedende organ, et licensorgan og en national sikkerhedsmyndighed
- Adskillelse af infrastrukturledelse og transportservice
- Kompensation for offentlige serviceforpligtelser vedr. jernbanepersontransport og jernbaneinfrastrukturstyring
- Forbedring af jernbanevirksomhedernes økonomiske situation
- Gradvis åbning af adgangen til markedet for levering af transportydelser på basis af Fællesskabsacquis'et for jernbanelovgivning
- Teknisk og operationel harmonisering, herunder tekniske specifikationer for interoperabilitet
- Sikkerhed, navnlig forhold vedr. sikkerhedscertifikater for jernbanevirksomheder og lokofører-licenser
- Sociale bestemmelser, navnlig arbejdsbetingelserne for mobile arbejdstagere, der beskæftiger sig med interoperable, grænseoverskridende ydelser
- Transport af farligt gods



1.3. Vejtransport

Heri indgår bl.a.

- Adgang til erhvervet og adgang til markedet for vejtransport baseret på vandel, økonomi og faglige kvalifikationer
- Trinvis udvikling af bilaterale og multilaterale tilladelser til international vejtransport, som eventuelt kan føre frem til fuld markedsintegration (dvs. afskaffelse af bilaterale tilladelsesordninger)
- Kørekort og køreuddannelse
- Køre- og hviletidsbestemmelser, digital takograf og arbejdstidsbestemmelser
- Tekniske krav til køretøjers vægt og dimensioner, periodiske syn og hastighedsbegrænsere

Kommissionen er i maj 2009 fremkommet med et supplerende forhandlingsmandatet for så vidt angår vejtransport. Udover de ovenstående punkter indeholder mandatet:

- Transport af farligt gods
- Uddannelse af chauffører

Desuden foreslår Kommissionen, at den gradvise bevægelse mod fuld markedsintegration på området skal ske gennem to faser. I den første fase får de omhandlende lande på Vestbalkan tildelt ekstra turbaseret transittilladelser for lastbiler i Euro- kategorien 4 eller højere under den forudsætning at turens afslutning sker i et land, der har en bilateral aftale. Antallet af ekstra tilladelser i denne fase vil ikke overstige 1/3 af den nuværende tildeling.

Tilsvarende får EU-landene ekstra turbaseret transittilladelser til Vestbalkan-landene eller til tredjelande.

Antallet af tilladelser vil gradvist øges efterhånden som Vestbalkanlandene implementerer EU's samlede regelsæt på området.

I fase to foreslår Kommissionen at de Vestbalkanlande der har implementeret ovenstående for national og internationale transporter samt indført:

- minimumssatser for vægtafgift og minimumsafgifter og



- gennemsigtige afgifter for brug af vejinfrastruktur, hvor sådanne afgifter opkræves,

blive tildelt ekstra tidsbaserede tilladelser for transportopgaver mellem regionen og EU. Antallet af tilladelser vil med udgangen af fase to ikke overstige 50% af den nuværende tildeling.

Tilsvarende får EU-landene tidsbaserede tilladelser for transportopgaver mellem regionen og fællesskabet samt indenfor regionen.

Derudover foreslår Kommissionen at aftalen skal tages op igen på et senere tidspunkt

1.4. Søtransport

Sømotorveje og nærskibsfart

Heri indgår

- Etablering nye forbindelser med EU-lande
- Udvidelse af maritime forbindelser fra landene på Vestbalkan til tredje-lande i det sydlige Middelhav og ved Sortehavet

Maritim sikkerhed

Heri indgår bl.a.

- Harmonisering af maritime sikkerhedspolitikker
- Fremme af og støtte til implementeringen af relevante IMO-konventioner og relevante resolutioner fra IMO's Maritime Sikkerhedskomiteé og IMO's Miljøbeskyttelseskomité
- Effektiv udvidelse af sikkerhedsfaciliteter i skibe og havne under anvendelse af IMO-instrumenter, navnlig SOLAS-konventionen kap. XI-2 og ISPS Code og i overensstemmelse med EU-standarder
- Effektiv håndhævelse af maritime sikkerhedstiltag på områderne for havnestatskontrol og flagstat

Transport ad indre vandveje

Heri indgår bl.a.



- Gradvis åbning af adgang til erhvervet og adgang til markedet for indre vandvejs-tjenester

1.5. Havnepolitik

Heri indgår bl.a.

- Gennemsigtige regler for offentlig støtte til søhavneinfrastruktur og havnetjenester
- Indsatser mod miljøpåvirkning fra operationer i havne
- Styrkelse af havnesikkerhed

1.6. Lettelser af grænsepassage

Heri indgår bl.a.

- Fremme af "one-stop" kontorer med fælles faciliteter
- Forenkling og harmonisering af handels- og transportrelateret dokumentation på linje med EU-praksis

1.7. Institutionelle bestemmelser

Traktaten skal ifølge anbefalingen organiseres med følgende organer:

- Et ministerråd, der skal mødes hvert andet år eller efter behov og skal tage strategiske beslutninger
- En regional styrekomité, der skal overvåge implementeringen af Transportfællesskabet, komme med anbefalinger og tage beslutninger, som parterne skal gennemføre
- En teknisk komité, der skal støtte arbejdet i den regionale styrekomité, idet den er ansvarlig for implementering af aftalen for hver enkelt transportform. Desuden etableres en teknisk miljøkomité og et Socialt Forum, der skal sikre implementeringen af miljøacquis'et og det sociale acquis.
- Et permanent sekretariat skal yde administrativ og teknisk støtte til de ovennævnte organer.

Forhandlingerne skal føres af Kommissionen på vegne af Det Europæiske Fællesskab. Kommissionen skal assisteres af en specialkomité bestående af repræ-



sentanter for medlemslandene og skal løbende holde Rådet informeret om fremskridt i forhandlingerne.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Ikke relevant.

3. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 29. april 2008:

Følgende har haft bemærkninger:

DSB: DSB anfører, at der må forventes en hurtig udvikling af transportområdet i Vestbalkan, ikke mindst i forhold til Kroatien. Det er derfor DSB's opfattelse, at en fuld implementering af *acquis*'et på transportområdet vil være af stor betydning for alle aktører.

International Transport Danmark (ITD): ITD vil gerne udtale sig positivt om forhandlinger med Vestbalkan-landene på transportområdet.

Balkan-landene har siden Balkan-krigene i 1990'erne på talrige områder virket som en hindring for den frie lastvognstrafik. Ikke mindst transporterne til/fra Grækenland er i dag påvirket negativt af, at der er mange grænsekontroller, lange ventetider ved grænsepassage, krav om kørselstilladelser, forskellige regler for kørsel med bestemte varetyper, ligesom der er forskellige regler for kørselsforbud, afgiftspålæggelse m.m.

En del lastbiltransporter til/fra Grækenland/Tyrkiet/Mellemøsten benytter i dag en større omvej via Rumænien/Bulgarien eller benytter sejlads fra Italien, fordi Balkan-landene anses for at være besværlige og dyre at køre gennem. Samtidig er der i dag ingen tidsmæssig gevinst ved at benytte Balkan-landene som transitrute.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at det ved kørsel på en lang række destinationer vil betyde en omkostningsmæssig, økonomisk og miljømæssig fordel, såfremt transitruterne gennem Balkan-området gøres så frie som muligt for EU-lastbiler.

ITD foreslår i første omgang en trinvis liberalisering af kørselstilladelserne. En sådan trinvis liberalisering kan ske over en årrække, for eksempel 5-8 år, og den bør ske sideløbende med, at de nævnte Balkan-lande forpligter sig til at tiltræde EU's forskellige transportregler (for eksempel adgangsdirektivet,



direktiver om vægt og dimensioner, regler om den digitale tachograf, kørehvile-tids-bestemmelser m.m.).

Samtidig bør forhandlingerne have til formål at etablere regler om en maksimering af afgifter ved lastbilers benyttelse af vejnettet på Balkan.

Opmærksomheden henledes særligt på Kroatiens vedkommende, idet dette land har påbegyndt drøftelser med EU om en mulig optagelse som EU-medlem i løbet af en vis årrække. I den videre proces kan det måske være nødvendigt at udskille Kroatien fra de øvrige Balkan-lande i forhold til drøftelserne om et transportfællesskab.

ITD kan generelt bakke op om Kommissionens initiativ, og anbefaler i første omgang en liberalisering af kørselstilladelserne som ovenfor anført.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

En senere aftale mellem EU og landene på Vestbalkan vil kunne indebære positive samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom der er potentielle miljøgevinster i en sådan aftale.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Danmarks overordnede holdning, at man målrettet skal understøtte EU's nabolandes ønske om et tættere samarbejde, herunder inddragelse i EU's programmer og adgang til EU's markeder i takt med fremskridt i landenes reformbestrebelse.

Danmark kan derfor som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag til forhandlingsmandat vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan i dets helhed.

For så vidt angår søtransportområdet kan Danmark acceptere forhandlingsmandatets afsnit vedr. sømotorveje, nærskibsfart og maritim sikkerhed. Samtidig lægges der vægt på, at spørgsmål om markedsadgang, som allerede er reguleret i eksisterende aftaler mellem EU og Balkan, ikke berøres i forhandlingsmandatet vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan.

For så vidt angår vejtransportområdet anerkender Danmark, at det EU-retlige udgangspunkt er, at tilladelser til vejgodstransport mellem EU-lande og tredje-



lande er fællesskabskompetence. Samtidig anerkendes det, at der er behov for overgangsordninger, hvis det nuværende regime af bilaterale tilladelser skal erstattes af et fællesskabsregime af multilaterale tilladelser uden utilsigtede konsekvenser for vejgodstransportmarkedet.

Danmark kan således på sigt acceptere indførelse af multilaterale tilladelser, såfremt det gennem overgangsordninger sikres, at vognmandsbranchen ikke stilles ringere end efter det nuværende system med bilaterale tilladelser.

Endelig finder Danmark, at det bør sikres, at en ny tilladelsesordning i relation til landene på Vestbalkan ikke skaber utilsigtede præcedensvirkninger i forhold til en senere generel omlægning af tilladelsessystemet i relation til international vejgodstransport.

For så vidt angår det supplerende mandat på vejtransportområdet finder Danmark, at Kommissionens oplæg ligger i tråd med de danske synspunkter bl.a. om gradvise overgangsordninger.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På rådsmødet (TTE) den 12.-13. juni 2008 gav rådet Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlingerne med landene på Vestbalkan om oprettelsen af et transportfællesskab. På vejtransportområdet blev det dog besluttet at Rådet skal vedtage et supplerende forhandlingsmandat, når substansforhandlinger skal finde sted.

Det tjekkiske formandskab har sat det supplerende forhandlingsmandat på dagsordenen for rådsmødet den 11. juni 2009. Forslaget har været drøftet i landtransportarbejdsgruppen og i Coreper.

En række lande mener, at mandatet ikke er modent til en vedtagelse på Rådsmødet. Omvendt ønsker et par andre lande en hurtig vedtagelse.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 4. juni 2008.