

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 532)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

BilagJournalnummer	Kontor	
1 400.C.2-0	EU-sekr.	1. februar 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets statusnotat om udviklingen inden for transport- og postområdet i væsentlige EU-forslag, der har været under behandling i det forløbne halvår, forventede væsentlige EU-sager i det kommende halvår og det portugisiske formandskabs prioriteringer.

Trafikministeriet

DatoJ.nr.Løbenr.

Notat

∴ 1. februar
2000120-
20TM0139

Statusnotat om udviklingen inden for transport- og postområdet i væsentlige EU-forslag, der har været under behandling i det forløbne halvår, forventede væsentlige EU-sager i det kommende halvår og det portugisiske formandskabs prioriteringer

Indledning

I programmet for det portugisiske formandskab i 1. halvår af 2000 er det oplyst, at man vil have tre prioriterede områder på transportområdet. Det drejer sig om:

- Transportsikkerhed

- Jernbane interoperabilitet

- Rettigheder for luftfartspassagerer.

I det følgende redegøres der for de væsentligste EU-forslag, der har været under behandling i det forløbne halvår, forventede væsentlige EU-sager i det kommende halvår og for det portugisiske formandskabs prioritering heraf:

Tværgående emner

Transport og miljø

På rådsmøde (transport) den 6. oktober 1999 nåede Rådet til enighed om en rapport til Det Europæiske Råd i Helsingfors om strategien for integration af miljø og bæredygtig mobilitet i transportpolitikken.

Der gives i rapporten udtryk for alvorlig bekymring for, at de nuværende tendenser til stigning i vej- og lufttransport vil fortsætte på ubestemt tid. Rapporten opstiller som et mål, at der skal sikres fortsat økonomiske vækst uden en forøgelse af de negative virkninger af transport. Det bemærkes i rapporten, at de hidtil opnåede resultater i væsentlig grad har begrænset nogle af transportens konsekvenser for miljø et. Rapporten erkender imidlertid behovet for yderligere aktioner med hensyn til blandt andet emissioner, stigning i transporten og støj. Sådanne aktioner bør navnlig vedrøre prissætning, fysisk planlægning, telematik, offentlig transport, jernbaner, intermodal transport, ikke-motoriseret mobilitet, ny teknologi og øget bevidsthed om transportens miljøpåvirkninger. Medlemsstaterne bør videreføre disse aktioner på nationalt plan og i internationale fora; Kommissionen bør udarbejde meddelelser, studier, rapporter og indikatorer på disse områder, fremsætte forslag om prissætning og emissionsnormer og stimulere transportindustrien på forskellige måder; Rådet udtrykker i rapporten vilje til at gøre fremskridt med miljørelevante Kommissionsforslag, stimulere transportindustrien og jævnlige revidere handlingsplanen.

På Det Europæiske Råds møde den 10.-11. december 1999 blev strategien for integrering af miljøhensyn i transportsektoren vedtaget.

Det Europæiske Råd opfordrede Kommissionen til at udarbejde et forslag til en langsigtet strategi, der integrerer politikker for en økonomisk, socialt og økologisk bæredygtig udvikling, og som skal forelægges for Det Europæiske Råd i juni 2001. Denne strategi skal også være et EF-bidrag med henblik på den tiårsrevision af Rio-processen, der er berammet til 2002.

Der forventes ikke drøftelser på rådsniveau på transportområdet af den overordnede strategi for miljø og transport under det portugisiske formandskab.

Galileo-projektet (Satellitnavigation)

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 vedtog Rådet en resolution på grundlag af Kommissionens meddelelse af 10. februar 1999: Galileo, Europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester (KOM(1999)54). Resolutionen indebar et mandat til Kommissionen til at iværksætte arbejdet med at definere og præcisere Galileo-projektet i samarbejde med bl.a. European Space Agency (ESA).

Definitionsfasen er herefter påbegyndt, idet der bl.a. med Kommissionen som formand er nedsat en styrekomité for projektet med deltagelse af medlemslandene og med den europæiske rumorganisation, ESA, som observatør. Definitionsfasen afsluttes efter planen med udgangen af år 2000, hvorefter EU's ministerråd og ESA skal tage stilling til, hvorvidt selve projektet skal igangsættes.

Kommissionen har endvidere på grundlag af forhandlingsmandater, som blev vedtaget på transportministerrådsmødet den 6. oktober 1999, indledt forhandlinger med USA og Den Russiske Føderation vedrørende mulighederne for fremtidigt samarbejde.

Samtidig er Kommissionen i færd med at undersøge mulighederne for (delvis) finansiering af projektet gennem "public-private partnerships".

På rådsmødet den 9.-10. december 1999 blev der gjort status vedrørende Galileo-definitions-fasen. Lignende statusdrøftelser forventes at finde sted på rådsmøderne under det portugisiske formandskab.

TEN-retningslinjerne

Europa-Parlamentet og Rådet vedtog i 1996 Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Af artikel 21 i retningslinjerne fremgår, at Kommissionen skal forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en beretning inden den 1. juli 1999, hvori det angives, om retningslinjerne skal revideres.

Beretningen foreligger ikke, men der pågår et arbejde med henblik på revision af retningslinjerne. Det er uvist om Kommissionen vil fremlægge en beretning samt et forslag om revision af retningslinjerne under det portugisiske formandskab. I givet fald vil en første drøftelse heraf på Rådsniveau ske i juni 2000.

Forpligtelse til offentlig tjeneste

Kommissionen har varslet et snarligt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedrørende forpligtelse til offentlig tjeneste på passagerområdet for vej-, bane- og indre vandvejstransport.

Formandskabet har oplyst, at man vil prioritere behandlingen af forslaget. Der forventes en præsentation på marts-rådsmødet og en debat på juni-rådsmødet.

Statsstøtte

Kommissionen har ligeledes varslet et snarligt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedrørende statsstøtte på passagerområdet for vej-, bane- og indre vandvejstransport.

Formandskabet planlægger en præsentation af dette forslag på marts-rådsmødet og en debat på juni-rådsmødet.

Jernbanetransport

Jernbaneinfrastrukturpakken (udvikling af jernbanerne, udstedelse af licenser, tildeling af infrastrukturkapacitet, opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og sikkerhedscertificering)

På rådsmødet den 9.-10. december 1999 nåede Rådet til politisk enighed om en fælles holdning vedrørende de tre direktivudkast om jernbaner. De fælles holdninger vil blive fremsendt til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandlingen i overensstemmelse med traktatens bestemmelser om den fælles beslutningsprocedure.

Den politiske enighed indebærer i hovedtræk følgende:

- **Generelt krav om adskillelse mellem infrastrukturforvalter og operatører vedrørende bl.a. afgiftsopkrævning og kapacitetstildeling - dog ikke hvis der er etableret en kontrolmyndighed**
- **Fastlæggelse af det transeuropæiske jernbanegodstransportnet**
- **Jernbaneselskabernes adgang til nettet skal ske på ikke-diskriminerende basis**
- **Afgiftsopkrævning for benyttelse af infrastrukturen vil principielt være baseret på marginale omkostninger, men med mulighed for opkrævning af højere afgifter samt mulighed for at give rabatter**

svarende til de faktiske omkostningsbesparelser. Rabatter vil ligeledes kunne benyttes til at fremme brugen af underudnyttede strækninger.

På dansk foranledning fremsatte Kommissionen på rådsmødet en erklæring om, at målet er at fremme jernbanen og skaffe større markedsandel.

Interoperabilitet vedrørende konventionelle jernbaner

På rådsmødet den 9.-10. december 1999 præsenterede Kommissionen sit direktivforslag om interoperabilitet.

Baggrunden herfor er ifølge Kommissionen, at international togtrafik er hæmmet af hvert lands særlige, indbyrdes forskellige og ofte uforenelige regler og forskrifter af teknisk og anden art. Dette giver ikke mulighed for optimal togtrafik på den infrastruktur, som de nationale banenet tilsammen udgør.

Sammenhæng i denne infrastruktur forudsætter ifølge Kommissionen en tilstrækkelig grad af harmonisering af dels nationale forskrifter om sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse, dels tekniske og driftsmæssige forhold vedrørende bl.a. infrastrukturen, strømsystemerne, styringskontrol- og signalsystemer, drift- og trafikstyring og det rullende materiel.

Formålet med forordningsforslaget er således at tilvejebringe rammeforskrifter på EU-plan, som skal gøre det muligt at definere krav og procedurer med bindende virkning for alle aktører, der skal samarbejde.

Det portugisiske formandskab stiler mod at opnå politisk enighed/fælles holdning på området i løbet af formandskabsperioden.

Flaskehalse

På rådsmødet den 9.-10. december 1999 præsenterede Kommissionen tilsvarende et arbejdsdokument om flaskehalse på det transeuropæiske jernbanenet.

Kommissionen definerer bl.a. flaskehalse som:

- Administrative flaskehalse hvis transport gennem en given infrastruktur begrænses administrativt
- Tekniske flaskehalse hvis der er interoperabilitetsproblemer mellem to (eller flere) systemer
- Fysiske flaskehalse hvis der er mindre kapacitet på dele af den eksisterende infrastruktur.

I dokumentet påpeges, at der kan opnås væsentlige fordele for den samlede jernbaneinfrastrukturanvendelse og -effektivitet ved på nationalt plan og på EF-plan at koncentrere ressourcerne om at reducere/fjerne disse begrænsninger.

Det fremgår videre, at der ved revisionen af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) bør ske en prioritering af dette spørgsmål, og at det flerårige vejledende program for TEN-T-budgettet bør omfatte foranstaltninger til mindskelse af flaskehalse.

Formandskabet har oplyst, at behandlingen af dette område afhænger af, hvorvidt Kommissionen fremsætter sit forslag til reviderede TEN-retningslinjer i formandskabsperioden. I givet fald må der kunne forventes en første drøftelse af flaskehalse-problematikken på juni-rådsmødet.

Vejtransport

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

-

Direktivforslaget skal ses i sammenhæng med dels det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104/EF dels Rådets forordning 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, der regulerer køre- og hviletidsbestemmelserne.

Forslaget skal endvidere ses i lyset af, at forhandlingerne mellem de europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer, der blev påbegyndt på EU-niveau i november 1997, om en tilføjelse af det generelle arbejdstidsdirektiv til også at omfatte vejtransportsektoren, brød sammen i september 1998.

Kommissionen fremlagde derfor den 18. november 1998 sine egne 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.

Mens der er opnået enighed om forslaget til ændring af direktiv 93/104 i Rådet (social- og arbejdsministre), har det ikke været muligt at nå til enighed i rådet (transportministre) om særdirektivet vedrørende vejtransportsektoren på møderne den 6. oktober og den 9.-10. december 1999.

Det er navnlig spørgsmålet om, hvorvidt selvstændige skal være omfattet af direktivet, der har voldt problemer.

Det portugisiske formandskab forventes ikke at bringe sagen videre, med mindre Kommissionen fremsætter et nyt forslag.

Kørselsrestriktioner for lastvogne (weekend bans)

På mødet i Rådet den 6. oktober 1999 drøftedes Kommissionens direktivforslag om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger.

Rådets drøftelse var koncentreret omkring tre spørgsmål stillet af formandskabet. Drøftelserne viste, at der var stor grad af enighed om dels indrapportering af nationale kørselsrestriktioner (til Kommissionen), dels harmonisering af reglerne for hvilke køretøjer og hvilken last, der kan være omfattet af kørselsrestriktioner. Der var derimod uenighed om, hvilke vejnettyper, der vil skulle omfattes og i hvilke tidsrum. < /P>

Det forventes ikke, at det portugisiske formandskab vil forsøge at bringe sagen videre.

Kørekort

Det forventes, at Kommissionen vil fremlægge et forslag om revision af direktivet om kørekort i andet kvartal 2000.

Forslaget forventes at omfatte bl.a. overgangsordninger med hensyn til synskrav, harmonisering af regler vedrørende gyldighed og frekvens af helbredsundersøgelser. Derudover kan også harmoniseret regulering af motorcykelkategorierne og de tunge kategorier (lastbiler og busser) komme til at indgå.

Transportsikkerhed

For så vidt angår transportsikkerhed oplyser det portugisiske formandskab, at man prioriterer færdselssikkerhed, navnlig bekæmpelse af trafikuheld på vej, og afventer Kommissionens lovede meddelelse - med eventuelt forslag - om færdselssikkerhed for vejtransport. Man forventer i givet fald at kunne arbejde med denne sag i andet kvartal af formandskabet.

Luftfart

Støj fra flyvemaskiner: perspektiver på kort og lang sigt

-

På rådsmøde (industri) den 29. april 1999 vedtoges Rådets forordning nr. 925/99 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jettflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart tredje udgave (juli 1993).

Formålet med forslaget er at begrænse flystøjen i Fællesskabets lufthavne gennem dels nyregistreringsforbud, dels operationsforbud for visse typer af ombyggede og omcertificerede fly.

Forud for vedtagelsen protesterede USA, og dette resulterede bl.a. i, at ikrafttrædelsesdatoen for forordningen blev udskudt fra 1. april 1999 (som foreslået af Kommissionen) til 4. maj 2000.

Det udskudte ikrafttrædelsestidspunkt skete af hensyn til den fortsatte dialog med USA om et initiativ til ændring af reglerne på globalt niveau gennem ICAO-systemet.

Kommissionen har siden vedtagelsen af forordningen ført drøftelser med den amerikanske administration om udfasning af de mest støjende fly, og med amerikanerne i ICAO om en strategi i ICAO, herunder en miljøstrategi fra 2001, udfasning af kapitel 3-fly samt overgangsforanstaltninger.

USA er fortsat utilfreds med forordningen og ønsker, at den bliver ophævet, idet USA finder den diskriminerende over for amerikanske interesser. Kommissionen har gjort det klart, at noget sådant ikke kan komme på tale uden forpligtelse om at udarbejde en ny ICAO-standard.

På rådsmøde den 9.-10. december 1999 redegjorde Kommissionen om den seneste udvikling med hensyn til at udvikle nye globale ICAO-standarder vedrørende flystøj og udfasning af de mest støjende kapitel 3-fly. Kommissionen redegjorde også for resultatet af dens bilaterale konsultationer med USA.

Rådet opfordrede Kommissionen til at undersøge og snarest foreslå mulige løsninger af spørgsmålet. Løsningerne bør tage hensyn til både miljøaspekterne i forbindelse med lufttrafikken i Europa, navnlig støjproblemerne i europæiske lufthavne, og nødvendigheden af at opnå resultater inden for rammerne af ICAO i tæt samarbejde med USA inden september 2001.

Det portugisiske formandskab er opmærksom på den prioritet, man i givet fald er nødt til at give sagen.

Oprettelse af en europæisk myndighed for civil luftfartssikkerhed i form af en international organisation(EASA).

-

Den 18 juni 1998 vedtog Rådet (transport) Kommissionens henstilling med henblik på rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om oprettelse af en organisation for civil luftfartssikkerhed i Europa.

Kommissionen opnåede hermed bemyndigelse til at indlede forhandlinger med europæiske lande, som ikke er medlem af EU, om oprettelse af en europæisk organisation baseret på en konvention til at overtage visse dele af ansvaret for luftfartens sikkerhed. En sådan organisation skal erstatte de europæiske luftfartsadministrationers samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA).

Konventionsteksten herom er under udarbejdelse, men på rådsmøde den 9.-10. december 1999 udtrykte Kommissionen - set i lyset af erfaringerne gennem det hidtidige forløb siden forhandlingsmandatets vedtagelse i juni 1998 - bekymring med hensyn til gennemførligheden af at etablere denne myndighed som en international organisation og foreslog, at det alternativt undersøges at oprette et Fællesskabsagentur. Rådet konkluderede, at Kommissionen snarest skulle fremlægge en mere detaljeret analyse af dette alternativ.

På basis af sonderinger blandt en række interessenter vil det portugisiske formandskab fremlægge et dokument med henblik på drøftelse på rådsmødet i marts 2000.

-

På rådsmøde den 9.-10. december 1999 præsenterede Kommissionen ovennævnte meddelelse. I meddelelsen analyseres den nuværende situation vedrørende forsinkelser i lufttrafikken, og det foreslås dels hvordan problemet kan håndteres på kort sigt, dels præsenteres ideer til løsning på lang sigt.

For så vidt angår tiltagene på kort sigt vedrører disse inddragelse af Eurocontrol og de europæiske ministre med ansvar for civil luftfart, der holder møde den 28. januar 2000 (MATSE). Med hensyn til strategien på længere sigt vedrører dette en strukturel reform af lufttrafikreguleringen med henblik på at skabe et fælles europæisk luftrum. I den anledning blev det på rådsmødet besluttet at ne dsætte en gruppe på højt niveau, der skal undersøge de relevante spørgsmål og aflægge rapport til Rådet i juni 2000.

Luftfart og miljø

På rådsmøde den 9.-10. december 1999 præsenterede Kommission sin meddelelse om lufttransport og miljø ("Lufttransport og miljø: Frem mod en bæredygtig udvikling").

Hovedelementerne i meddelelsen er, at luftfart er et erhverv i kraftig vækst, og at den teknologiske udvikling ikke kan følge den miljømæssige effekt væksten skaber. Kommissionen vurderer derfor, at Fællesskabet skal vende denne udvikling gennem dels en integreret politik på området, dels gennem ageren i ICAO. Derudover foreslår Kommissionen blandt andet, at miljømæssige omkostninger skal indarbejdes i afgiftssystemet, h vorved bl.a. kortere flyveture vil kunne afløses af jernbanetransport.

Meddelelsen forventes drøftet på rådsmødet i marts 2000.

Rettigheder for flypassagerer

Det portugisiske formandskab har som prioriteret område flypassagerers rettigheder. Kommissionen er ved at udarbejde en meddelelse herom, hvori der redegøres for de initiativer, der allerede er gennemført (adfærdskodeks for edb-reservationssystemer og kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking) og for nye muligheder for at tjene brugernes interesser.

Det portugisiske formandskab ser gerne, at initiativet udmøntes i, at Rådet giver tilslutning til en form for deklaration vedrørende flypassagerers rettigheder.

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 gæl dende pris- og vægtgrænser for monopolet (5 gange basistaksten og 350 gram) direkte nævnes.

Kommissionen vil muligvis fremsætte det nye forslag under det portugisiske formandskab.

