



Dato : 31. august 2004
J.nr. : 120-88
Sagsbeh. : Rno/Mic
Org. enhed : 3. Kontor

Statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Trafikministeriets område under det nederlandske EU-formandskab i anden halvår af 2004.

Det nederlandske formandskab har som hovedprioriteter og under mottoet "trendsetting in transport" valgt at koncentrere sig om en fælles tilgang til international transport og "vandpolitik" (dækker primært over short sea shipping og indre vandveje) i den udvidede union. På short sea-området har man bl.a. en ambition om at få reduceret den administrative byrde og forbedre kvaliteten, mens man ønsker at styrke indre vandvejstransport gennem f.eks. "River Information Services". Man anser det desuden for afgørende at få forbedret færdselssikkerheden i Europa, hvilket bl.a. findes at skulle ske ved ændringer af reglerne for tildeling af kørekort.

I det følgende redegøres for de væsentligste større sager, som må forventes at blive behandlet under det nederlandske formandskab.

Tværgående emner:

Galileo.

Kommissionen fremsatte den 14. juli 2004 et forslag til forordning om implementeringen af anvendelses- og driftsfasen af det europæiske satellitnavigationsprogram Galileo.

Forslaget indeholder fordelingen af Fællesskabets finansielle bidrag til implementeringen af programmet. Bidraget skal bl.a. finansiere konstruktionen af satellitter og den tekniske infrastruktur, samt systemets driftsaktiviteter.

Forslaget forventes præsenteret under det nederlandske formandskab. Endvidere stiler formandskabet mod at vedtage rådskonklusioner om Galileo på rådsmødet den 9.-10. december 2004.

Marco Polo.

Kommissionen fremsatte den 14. juli 2004 forslag til forordning om etablering af det andet Marco Polo program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer.

Marco Polo-programmet har til formål at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, med henblik på at udvirke at den forventede samlede årlige stigning i den internationale vejgodstrafik overflyttes til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Forslaget forventes præsenteret under det nederlandske formandskab, og det må forventes, at formandskabet vil bestræbe sig på at nå så langt som muligt i sagen.

Landtransport:

Revision af Eurovignetten.

Kommissionen fremsatte den 23. juli 2003 et forslag om ændring af direktiv om afgifter på tunge køretøjers benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten).

Forslaget har til hensigt at harmonisere betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af infrastruktur for at sikre fair konkurrence mellem transportoperatørerne.

Forslaget indeholder bl.a. krav om at indtægter fra vejbenyttelsesafgifter skal øremærkes og føres tilbage til transportsektoren. Endvidere foreslås en fælles metode til beregning af omkostningselementer, der skal være udgangspunktet for en beregning af en eventuel vejbenyttelsesafgift.

Forslaget blev senest drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 10.-11. juni 2004, hvor Rådet havde en bred debat. Medlemslandene udtrykte forskellige positioner på adskillige af de afgørende elementer i forslaget, såsom spørgsmålene om øremærkning og en bindende metodologi.

Det måtte derfor konstateres, at der ikke kunne opnås politisk enighed om forslaget.

Det nederlandske formandskab vil arbejde videre med forslaget og stiler mod at opnå politisk enighed på Rådsmødet den 7. oktober 2004.

Offentlig trafikbetjening.

Kommissionen fremlagde den 13. september 2000 forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje.

Forslaget har blandt andet til formål at harmonisere reglerne for meddelelse af enerettigheder og finansiering af offentlig personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje samt at sikre, at meddelelse af enerettigheder og tildeling af offentlig støtte skal være baseret på kontrakter om offentlig trafikbetjening. Kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås på grundlag af åbent udbud.

Kommissionen har den 21. februar 2002 fremsat et ændret forslag, der først og fremmest indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter allerede indgåede kontrakter løber kontraktperioden ud, forudsat at denne er af en rimelig varighed samt en overgangsperiode på 8 år for afslutning af myndigheders egenproduktion af bustrafik. For jernbanetrafikken gælder, at halvdelen skal være udbudt 4 år efter forordningens ikrafttræden, mens hele trafikken skal være udbudt 8 år herefter.

Det nederlandske formandskab har tilkendegivet, at man overvejer at sætte sagen på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2004 med henblik på politisk enighed.

Jernbanepakke III.

Kommissionen fremlagde den 3. marts forslag til ny jernbanepakke III, der indeholder fire forslag:

1. Forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Forslaget indebærer en åbning af medlemsstaternes jernbanenet for international passagertransport og for cabotage (indenrigskørsel) i forbindelse med international passagertransport fra 1. januar 2010.

2. Forslag til direktiv om certificering af togpersonale der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet.

Der stilles forslag om indførelse af krav til lokomotivføreres såvel mentale som fysiske helbred, uddannelse, herunder kendskab til rullende materiel og infrastruktur, eksamen og certificering svarende til systemer, som enten allerede er indført eller, som er ved at

blive indført i andre transportsektorer. Frem til 2010 fokuseres der på certificeringen af lokomotivførere, som arbejder i grænseoverskridende trafik. Efter 2015 skal alle lokomotivførere i Fællesskabet være certificeret i henhold til forslagets bestemmelser.

3. Forslag til forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring.

Kommissionen foreslår en harmonisering af kontraktlige betingelser vedrørende blandt andet kompensation for tabt gods, for beskadiget gods, for forsinkelser, herunder for manglende information om forsinkelser og for følgeskader, såvel som en tilpasning af erstatningsniveauerne.

4. Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik.

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser. Forslaget indeholder krav vedrørende: Jernbanevirksomhederne erstatningsansvar i forhold til passagerne ved eventuelle ulykker, aflysninger og forsinkelser, informationsniveauet til passagerne før, under og efter rejsen og herunder også jernbanevirksomhedernes forpligtigelse til at varetage salg af billetter til internationale rejser, handicappilgængeligheden samt oprettelse af et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.

Det nederlandske formandskab stiler mod fælles tilgang til forslaget om certificering af togpersonale på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 7. oktober 2004, og om forslaget om kompensation i forbindelse med jernbanegodsbefordring på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004.

Kørselsrestriktioner for tunge køretøjer (weekend bans).

Der findes i øjeblikket ingen EU-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastbiler, de såkaldte weekend bans. Det vil sige, at EU-medlemsstaterne frit kan indføre kørselsrestriktioner på deres eget territorium, forudsat at reglerne ikke er diskriminerende. De eksisterende kørselsforbud varierer fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket vanskeliggør kørsel over længere distancer uden omfattende afbrydelser.

Kommissionen har fremsat flere forslag herom – uden at disse er blevet vedtaget – og den 1. august 2003 fremsat det seneste ændrede forslag. Det indebærer at medlemslandene kan opretholde eksisterende kørselsrestriktioner, der er trådt i kraft før 1. november 2000. Nye restriktioner skal følge

de harmoniserede regler, herunder undtagelser for visse typer af transporter, herunder potteplanter og levende dyr.

Sagen blev senest drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 11. juni 2004, hvor der ikke blev opnået politisk enighed, da man kunne konstatere et betydeligt blokerende mindretal mod forslaget.

Det nederlandske formandskab har oplyst, at man muligvis vil forsøge at finde en løsning på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 7. oktober 2004.

Forslag til nyt kørekortsdirektiv

Kommissionen fremsatte den 5. december 2003 forslag om at ophæve det eksisterende direktiv om kørekort og erstatte dette med et nyt direktiv. Baggrunden for forslagens fremsættelse er dels et ønske om at reducere mulighederne for forfalskning af kørekort og at øge den frie bevægelighed for EU-borgerne, dels et ønske om at øge færdselssikkerheden.

Formålet med Kommissionens forslag er at mindske muligheden for forfalskninger af kørekort. Det foreslås, at der fremover kun skal være én EF-kørekortmodel, og at kørekort, der udstedes eller fornyes efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighed, således at kørekortet jævnlige skal fornyes.

I forbindelse med indførelsen af en gyldighedsperiode for kørekort harmoniseres hyppigheden af lægekontrol af indehavere af kørekort til busser og lastbiler for at øge borgernes fri bevægelighed.

Endvidere er det hensigten med direktivforslaget at bidrage til en øget færdselssikkerhed ved at indføre kørekort for knallerter og ved at skabe gradvis adgang til at erhverve kørekort til de tungeste køretøjer. Herudover indføres der mindstekrav til køreprøvesagkyndiges grund- og efteruddannelse med henblik på at sikre, at disse uddannes hensigtsmæssigt, og for at kunne sammenligne prøveresultater i hele EU.

Forslaget endnu ikke været drøftet i Ministerrådet (transport), men det nederlandske formandskab har oplyst, at man agter at sætte sagen på rådsmøde (transport den 7. oktober 2004) med henblik på at opnå fælles tilgang i sagen.

Luftfart:

Ændring af forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (JAR-OPS).

Kommissionen fremlagde den 10. februar 2004 et ændret forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91. Forslaget indeholder bl.a. forslag om indføjelser af afsnit Q om flyve-, tjeneste- og hviletid for flyvende besætninger.

Forslaget har endvidere til formål at gennemføre de harmoniserede tekniske og operative regler for civile luftfartøjer, der anvendes til erhvervs-mæssig luftransport, der udføres af ethvert luftfartsforetagende (JAR-OPS 1). JAR-OPS 1 er udarbejdet af de fælles luftfartsmyndigheder, JAA (Joint Aviation Authorities) - en sammenslutning af en række europæiske nationale luftfartsmyndigheder, herunder alle EU-medlemslande.

JAR-OPS 1 omfatter detaljerede tekniske krav og administrative procedurer for kommerciel transport med fly. Reglerne omfatter blandt andet bestemmelser om certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber, operationelle krav og procedurer, instrumenter og udstyr, vedligeholdelse af luftfartøjer, håndbøger og logbøger med videre.

Forslaget blev senest drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 11. juni 2004, hvor der blev konstateret et blokerende mindretal mod forslaget.

Det nederlandske formandskab har tilkendegivet, at de vil arbejde videre med forslaget med henblik på en vedtagelse på rådsmødet den 7. oktober 2004.

Forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere.

Kommissionen fremsatte den 14. juli 2004 forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere.

Forslaget har relation til de fire forordninger, der tilsammen udgør Single European Sky-pakken (det fælles europæiske luftrum), som trådte i kraft i april 2004. Med fælles regler for

- certificering af udøvere af luftfartstjenester
- etablering af funktionelle luftrumsblokke
- ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer

udgør pakken grundlaget for etablering af et fælles europæisk luftrum. Kommissionen vurderer, at et vigtigt indsatsområde for at sikre, at det fæl-

les europæiske luftrum kan komme til at fungere optimalt, vil være en harmonisering af reglerne for certificering af flyveledere.

Det anføres, at fællesregler for certificering m.v. vil forbedre sikkerheden, skabe et mere ensartet og sammenligneligt niveau for flyveledernes kvalifikationer, hvilket vil lette etablering af de fælles luftrumsblokke, der går på tværs af medlemslandes grænser, når det fælles europæiske luftrum oprettes.

Forslaget, der er fremsat efter formandskabets præsentation af arbejdsprogram, må forventes at have høj prioritet hos det nederlandske formandskab.

Eksterne relationer.

På Rådsmødet (transport m.v.) den 5.-6. juni 2003 vedtog Rådet en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med USA om at lade en fællesskabsaftale om oprettelse af et "åbent luftfartsområde" (OAA) træde i stedet for medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler.

Kommissionen har herefter gennemført fem forhandlingsrunder med USA mellem oktober 2003 og medio maj 2004.

På Rådsmødet (transport m.v.) den 11. juni 2004 afrapporterede Kommissionen om den foreløbige status for forhandlingerne med USA.

Kommissionen forventes på Rådsmødet (transport m.v.) den 7. oktober 2004 at afrapportere fra de seneste forhandlinger med USA.

Desuden stiler det nederlandske formandskab mod at få vedtaget mandater til Kommissionen til at forhandle luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og en række lande på rådsmøderne (transport m.v.) den 7.-8. oktober 2004 og 9.-10. december 2004.