

Statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Trafikministeriets område under det danske EU-formandskab i andet halvår 2002.

Det fremgår af programmet for det danske EU-formandskab, at man på transportområdet vil fokusere på rammebetingelserne for en effektivisering af de enkelte transportformer på et liberaliseret grundlag med et sammenhængende og helhedsorienteret europæisk transportsystem for øje samt for en effektiv europæisk transportinfrastruktur med vægt på sikkerhed og miljø.

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

Tværgående emner:

Marco Polo programmet

Kommissionen fremsatte den 4. februar 2002 forslag om oprettelse af et EU-støtteprogram Marco Polo, hvis hovedformål er at reducere overbelastningen af vejene og forbedre transportsystemets miljøpræstationer som helhed ved at flytte gods fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane og indre vandveje.

Rådet drøftede senest sagen på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002. Drøftelserne drejede sig hovedsagligt om tærskelværdier for hvilke projekter, der vil kunne opnå støtte, samt om budgettets størrelse.

Rådet vil vende tilbage til forslaget, når Europa-parlamentet har foretaget sin første læsning. Forslaget forventes drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002 med henblik på at opnå politisk enighed.

Det transeuropæiske transportnet (TEN).

Kommissionen fremlagde den 1. oktober 2001 forslag til beslutning om revision af beslutning 1692/96 om udviklingen af fælleseuropæiske retningslinier for det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Retningslinierne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) beskriver de overordnede kriterier, der definerer infrastrukturprojekter af fælles interesse, samt målsætninger om fremme af sikkerhed, mobilitet, miljø og beskæftigelse.

Kommissionen foreslår, at retningslinierne revideres således, at de prioriterede mål i retningslinierne koncentrerer om etablering og

udvikling af de hovedfærdselsårer, der er nødvendige for at fjerne trafikale flaskehalse, og om adgang til randområder.

Udover ændringer til retningslinierne foreslår Kommissionen, at listen over prioriterede projekter i forslaget annek III opdateres. På den nye liste tilføjes syv nye højtprioriterede projekter, bl.a. en fast forbindelse over Femern Bælt.

På Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002 drøftede Rådet forslaget om revisionen af retningslinierne, herunder annek III om højtprioriterede projekter, uden at der blev opnået enighed.

Forslaget forventes behandlet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002 med henblik på at opnå politisk enighed.

Revision af integration af miljøhensyn i transportsektoren (Cardiff-processen)

På sit møde i Cardiff i juni 1998 opfordrede Det Europæiske Råd Rådet i alle dets relevante sammensætninger til at lægge sin egen strategi for, hvordan man kan sikre en effektiv integrering af miljøet og en bæredygtig udvikling inden for dets respektive politikområder.

Sagen er senest blevet behandlet på transportministerrådsmødet den 4.-5. juni 2001, hvor man vedtog en resolution om en revision af strategien for integration af miljø og bæredygtighed i transportpolitikken. Af resolutionen fremgår det bl.a. at den næste revision skal finde sted under det danske formandskab.

Rådet forventes at drøfte revisionen af strategien på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002, idet det er hensigten at opnå enighed om en resolution herom.

Lufttransport.

Et fælles europæisk luftrum.

Kommissionen fremsatte den 12. oktober 2001 et rammeforslag om gennemførelsen af et fælles europæisk luftrum og tre forordninger, der skal fastsætte fælles procedurer og bestemmelser om luftfartstjenester, organisering og anvendelse af luftrummet samt sikre interoperabilitet for så vidt angår lufttrafikstyring i forbindelse med etableringen af et Fælles Europæisk Luftrum.

Forslagene indebærer, at luftrummet over Fællesskabets territorium skal behandles som én fælles ressource.

Flyvekontrollen skal sikre en optimal udnyttelse af luftrummet med en smidig og fleksibel trafikafvikling til følge.

Forslagene om et Fælles Europæisk Luftrum blev senest behandlet på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002, hvor det spanske formandskab fremlagde et sæt formandskabskonklusioner om retningslinier for skabelse af et Fælles Europæisk Luftrum. Rådet noterede sig den indsats som det spanske formandskab havde gjort for at skabt fremdrift i sagen.

Det danske formandskab har tillagt sagen prioritet og stiler mod at opnå politisk enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Ændring af forordning om tildeling af ankomst- og afgangstider (slots) i Fællesskabets lufthavne.

Kommissionen fremlagde den 20. juni 2001 forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (slots).

Formålet med forordningsforslaget er at tilpasse og tydeliggøre slotsforordningen med henblik på en mere fleksibel udnyttelse af den begrænsede kapacitet, der er til rådighed i overbelastede lufthavne.

Med forslaget tydeliggøres forordningens anvendelsesområde, og en række nye definitioner samt ændringer i eksisterende definitioner tilføjes. Desuden præciseres bl.a. mulighederne for overførsel og bytning af slots, herunder for luftfartsselskaber, der har indgået samarbejdsaftaler.

Endvidere får lufthavnskoordinatoren mere kompetence, herunder mulighed for at inddrage tildelte slots ved misbrug.

Det danske formandskab stiler mod at opnå politisk enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Forordning om kompensation og bistand ved boardingafvisning og aflysninger.

Kommissionen har den 27. december 2001 fremsat forslag til forordning om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning.

Forslaget - der er en udvidelse af en forordning fra 1991 om kompensation ved overbookning - har til formål at nedbringe antallet af passagerer, der på trods af accepteret reservation til et fly bliver afvist. Desuden skal disse passagerer stilles bedre med hensyn til kompensation, rejseomlægning og bistand. Det samme skal gælde passagerer, der rammes af kommercielt begrundede aflysninger.

Endelig skal der fastsættes bestemmelser for bistand til rejseomlægning ved lange forsinkelser. Formålene skal nås ved i tilfælde af afvisning at gøre det pligtigt for en operatør at søge efter frivillige og forhandle med disse om kompensation. Den faste kompensation til passagerer, der i sidste ende må afvises, forhøjes betydeligt, og passagerer til aflyste fly skal have tilsvarende kompensation, hvis der ikke kan opnås enighed om rejseomlægning.

Forslaget blev senest drøftet på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 25.-26. marts 2002, hvor det fremgik, at de vigtigste udeståender vedrører spørgsmål om kompensationsbeløbenes størrelse, konkurrenceforholdet til luftfartsselskaber fra tredjelande, overlappning med operatørernes frivillige arrangementer og spørgsmålet om, hvorvidt charterflyvninger skal være omfattet.

Forslaget forventes drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002 med henblik på politisk enighed.

Landtransport.

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 indeholder:

- En harmonisering af reglerne for meddelelse af enerettigheder og finansiering af offentlig personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje.
- 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.

- Bestemmelser, der kan anvendes til at kontrollere for stærk markedsconcentration og beskytte arbejdstagerne i tilfælde af, at en kontrakt overgår til en anden operatør.
- Bestemmelser om, at de kompetente offentlige myndigheder skal sikre en fornøden offentlig personbefordring, hvor der lægges vægt på kvaliteten af den leverede tjenesteydelse.

Kommissionen har den 21. februar 2002 fremsat et ændringsforslag på baggrund af Europa-parlamentets udtalelse. Det reviderede forslag indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter allerede indgåede kontrakter løber kontraktperioden ud, forudsat at denne er af en rimelig varighed. Der er en overgangsperiode på 8 år for afslutning af myndigheders egenproduktion af busstrafik. For jernbanetrafikken gælder, at halvdelen skal være udbudt 4 år efter forordningens ikrafttræden, mens hele trafikken skal være udbudt 8 år herefter.

Forslaget var senest på dagsordenen på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 25.-26. marts 2002, hvor Rådet noterede sig det spanske formandskabs redegørelse for status i sagen.

Forslaget forventes drøftet under det danske formandskab med henblik på en mulig politisk enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Jernbanepakke II.

Kommissionen har den 23. januar 2002 fremlagt fem forslag til en ny jernbanepakke, der skal revitalisere de europæiske jernbaner:

1. Forslag om udviklingen af en fælles tilgang til jernbanesikkerhed.
2. Forslag om støtte til de fundamentale principper i forhold til interoperabilitet.
3. Forslag om oprettelse af et europæisk jernbane agentur.
4. Forslag til udvidelse og fremskyndelse af åbningen af markedet for jernbanegodstransport.

5. Forslag om Fællesskabets indmeldelse i den intergovernementale organisation om international transport ad jernbane (OTIF).

Rådet drøftede senest sagen på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 25.-26. marts 2002, hvor Rådet havde en generel orienteringsdebat om Kommissionens forslag. Der var generelt en positiv indstilling til forslagene vedrørende sikkerhed og interoperabilitet, mens en række delegationer havde forbehold vedrørende spørgsmålet om yderligere liberalisering.

Det danske formandskab har tillagt sagen prioritet og stiller mod at opnå politisk enighed om sagen på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Økopoint.

Transporter gennem Østrig er i henhold til protokol nr. 9 artikel 11 (2) i tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Formålet med ordningen er at nedbringe det samlede NO_x - emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig med 60 % i perioden 1. januar 1992 - 31. december 2003.

Den gældende ordning, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at der mellem alle medlemsstater af Kommissionen fordeles et vist antal økopoint, der giver ret til transitkørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint afhænger af den forurening, den enkelt lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

Økopointordningen udløber med udgangen af 2003.

På opfordring fra Det Europæiske Råd i Laeken i december 2001, fremsatte Kommissionen i januar 2002 et forslag til forlængelse af økopointordningen med et år med mulighed for yderligere forlængelse på indtil to år..

Forslaget blev senest drøftet på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002, hvor Rådet havde en drøftelse af de generelle problemer med transport gennem alperne og af forslaget til forordning om økopoint. Rådet noterede sig, at de mest berørte medlemsstater, Tyskland, Østrig og Italien ville have drøftelser i juli med henblik på at skabe mulighed for fremdrift i sagen. Dette møde har været afholdt, dog uden at medføre væsentlige fremskridt i sagen. Et nyt møde mellem disse lande er aftalt til ultimo oktober/primo november 2002.

Forslaget forventes drøftet under det danske formandskab med henblik på en mulig politisk enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Infrastrukturafgifter.

Kommissionen fremførte i dens Hvidbog fra september 2001 om EU's fremtidige transportpolitik, at der skal indføres fælles principper for betalingen for brug af transportinfrastruktur, som udover udgifterne til etablering og vedligeholdelse af infrastrukturen også inkluderer eksterne omkostninger (luftforurening, støj, ulykker og trængsel).

I Hvidbogen bebudes et forslag til et rammedirektiv, som for samtlige transportformer skal fastsætte principperne for prissætningen af benyttelse af transportinfrastrukturen samt afgiftsstrukturen.

Forslaget skal være ledsaget af fælles metoder for fastsættelse af afgiftsniveauer, der både dækker de eksterne omkostninger og sikrer en fair konkurrence mellem transportformerne.

Forslaget er endnu ikke fremsat af Kommissionen. Såfremt forslaget fremsættes, forventes det drøftet under det danske EU-formandskab.

Tunnelsikkerhed.

På baggrund af de tragiske tunnelulykker i Europa i henholdsvis Mont Blanc-tunnelen mellem Frankrig og Italien og Tauern-tunnelen i Østrig havde Rådet på Rådsmødet (transport) den 17.-18. juni 1999 en drøftelse om de foranstaltninger, der skal træffes på europæisk plan for at øge sikkerheden i tunneller

Desuden opfordrede Rådet Kommissionen til at forelægge forslag til henstillinger, som sigter mod at øge sikkerheden i tunneler og fortsætte udviklingen af ensartede høje sikkerhedsstandarder på europæisk plan.

På den baggrund forslår Kommissionen i sin Hvidbog om den fælles transportpolitik, at der bør overvejes fællesskabslovgivning, som kan have form af et direktiv om harmonisering af sikkerhedsmæssige mindstenormer for at garantere et højt sikkerhedsniveau for brugerne af navnlig vej- og jernbanetunneller.

Forslaget er endnu ikke fremsat af Kommissionen. Såfremt forslaget fremsættes, forventes det drøftet under det danske EU-formandskab.

