

[PDF udgave \(114 KB\)](#)

Spørgsmål af Folketingets Europaudvalg  
stedfortrædere

Journalnummer

400.C.2-0

EUK

4. februar 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Trafikministeriets område under det irske EU-formandskab i første halvår af 2004.



## **Notat**

Dato : 21. januar 2004  
J.nr. :  
Sagsbeh. : 120-87  
Org. enhed : JaK  
3. Kontor

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC

Det fremgår af programmet for det irske EU-formandskab, at man på transportområdet vil fokusere arbejdet på de områder, der kan bidrage til at skabe vækst i et udvidet EU.

Derudover har formandskabet tilkendegivet, at man vil give fire sager særlig prioritet. Det drejer sig om revisionen af Eurovignetten, satellitnavigationssystemet Galileo, den videre behandling af forslaget om revision af retningslinierne for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) samt gennemførelsen af forligsproceduren for Jernbanepakke II.

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

### **Tværgående emner**

#### **Galileo**

Siden juli 2003 har fællesforetagendet Galileo arbejdet på at udarbejde et beslutningsgrundlag, der giver mulighed for at udpege den koncessionshaver, der skal etablere og drive Galileo-systemet. Arbejdet med at udfærdige beslutningsgrundlaget er endnu ikke afsluttet, men Kommissionen forventes at offentliggøre en meddelelse, der blandt andet forventes at handle om dette.

Det irske formandskab har sat denne del af sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts 2003, hvor man vil søge at få vedtaget et sæt rådskonklusioner.

Kommissionen fremsatte den 31. juli 2003 et forslag om de forvaltningsstrukturer for Galileo, der skal varetage offentlighedens interesser i Galileo-programmet, når udviklingsfasen er overstået antagelig med udgangen af 2005. Kommissionen foreslår, at der oprettes en Tilsynsmyndighed og et Sikkerhedscenter i offentligt regi.

Tilsynsmyndigheden får til opgave at overvåge koncessionshaveren i forbindelse med igangsættelsen af Galileo-systemet, herunder opsendelse af satellitter og etablering af den jordbaserede infrastruktur, samt koncessionshaverens efterfølgende forvaltning af systemets drift. Sikkerhedscenteret får til opgave at overvåge Galileo-systemets sikkerhed samt at beskytte det mod misbrug.

Det irske formandskab har sat denne del af sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts 2003, hvor man vil søge at få vedtaget forslaget.

Transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Rådet nåede til den 5. december 2003 til politisk enighed om forslaget til ændring af til retningslinierne for udviklingen af de transeuropæiske transportnet, der har til formål at tilpasse disse til et udvidet EU. Forslaget indebærer bl.a. at listen over prioriterede transportprojekter ændres til at

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC

omfatte i alt 30 højtprioriterede projekter, herunder en fast forbindelse over Femern Bælt og tilslutningsanlæg hidtil for jernbanen i Danmark og Tyskland. Kommissionens oprindelige forslag var på 29 projekter, men Rådet besluttede at tilføje et flodnavignationsprojekt, der forbinder Frankrig, Belgien og Holland (Seine-Scheldt) til listen.

Forslaget til revision af retningslinierne skal nu forhandles med

Europa-Parlamentet, og det irske formandskab har som prioritet at få forslaget færdigforhandlet.

## **Landtransport**

### Revision af Eurovignetten

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

Forslaget har til formål at harmonisere betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter ved benyttelse af infrastruktur. Forslaget skal tilvejebringe muligheder for, at vejafgifter kan differentieres efter lokale forhold (herunder eksterne omkostninger) og dermed give medlemsstaterne bedre muligheder for at optimere udnyttelsen af vejnettet. Følgende af forslagens elementer kan fremhæves:

Forslaget skelner som i det gældende direktiv mellem tidsrelaterede brugsafgifter (dag, uge, måned, år) og strækningsrelaterede vejafgifter. Brugsafgifterne foreslås ændret ved, at der sker en inflationsregulering af de tilladte maksimumsbeløb, som medlemsstaterne kan opkræve. Med hensyn til vejafgifterne gives der med forslaget mulighed for, at medlemsstaterne kan differentiere afgiften efter køretøjets emissioner, eksterne omkostninger (miljø og ulykker) og trafikbelastningen.

Vejafgifter skal ifølge forslaget afspejle omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturnettet, herunder omkostninger til at mindske støjgener og betalinger for miljøbelastninger, som f.eks. jordforurening. Herudover foreslår Kommissionen, at de direkte og indirekte omkostninger ved ulykker, som ikke dækkes af forsikringsordninger, medregnes. For at sikre en harmoniseret anvendelse af vejafgiftssystemerne indeholder direktivet et bilag med en fælles metode til beregning af forskellige omkostningselementer. Forslaget tillader en forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften med 25 pct. i særligt miljøfølsomme områder, navnlig bjergområder (som f.eks. Alpeområdet) efter en høring af Kommissionen.

Indtægter fra vejafgifter skal ifølge forslaget tilbageføres til transportsektoren dog således, at transportnettene (her tænkes på vej og bane) udvikles på en afbalanceret måde. Endvidere skal medlemslandene ifølge forslaget udpege en uafhængig infrastrukturovervågningsmyndighed, der blandt andet har til opgave at påse, at vejafgifter og brugsafgifter indføres og administreres i overensstemmelse med direktivet.

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC

Formandskabet har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts, hvor man stiler efter at opnå politisk enighed.

### 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

en ret til 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.

Formandskabet har tilkendegivet, at man overvejer at sætte sagen på dagsordenen for rådsmøderne (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts med henblik på drøftelse og den 10. – 11. juni 2004 med henblik på politisk enighed.

**Jernbanepakke II.**

På Rådsmødet den 28. marts 2003 blev der opnået politisk enighed om Jernbanepakken, idet Frankrig, Belgien og Luxembourg stemte imod.

Formålet med jernbanepakke II er at genskabe dynamikken i jernbanesektoren. Pakken indeholder forslag vedrørende harmonisering af jernbanesystemerne, oprettelse af et jernbaneagentur, sikkerhed inden for jernbanesektoren og yderligere åbning af markedet for jernbanegodstransport.

I spørgsmålet om markedsadgang medfører kompromisset, at markedet for jernbanegodstrafikken åbnes i to tempi. Fra 1. januar 2006 gives den internationale jernbanegodstrafik inden for EU fri, og fra 1. januar 2008 åbnes de nationale markeder for jernbanegodstrafikken. Der vil i henhold til den politiske enighed således være ét frit marked for jernbanegodstrafik fra 1. januar 2008.

Europa-Parlamentet foreslår bl.a., at markedsåbningen pr. 1. januar 2006 ikke begrænses til international og national godstransport, som Kommissionen har foreslået, men at forslaget udvides til også at gælde international persontransport ad jernbaner.

Jernbanepakken vil blive behandlet i forligsproceduren under det irske

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC

5

formandskab.

**Jernbanepakke III**

Formandskabet planlægger at sætte Jernbanepakke III til drøftelse på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 10. – 11. juni 2004.

Kommissionen har endnu ikke fremsat et forslag om en tredje Jernbanepakke, men det foreligger oplyst, at forslaget blandt andet forventes at omhandle liberalisering af passagertransport.

**Søfart**

Formandskabet planlægger at sætte et forslag om forbedring af havnenes sikring til drøftelse på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 10. – 11. juni 2004. Kommissionen har imidlertid endnu ikke fremsat forslaget.

**Luftfart**

EU's medlemskab af ICAO

Forslaget har til formål at give Kommissionen mulighed for at indlede forhandlinger med ICAO om vilkårene for EU's medlemskab af organisationen.

Kommissionen anfører som begrundelse for forslaget, at Fællesskabet de seneste år i stadig større grad har beskæftiget sig med anliggender, som eksternt varetages af ICAO, herunder vedtagelsen af interne fællesskabsregler. Der er derfor opstået et behov for at styrke Fællesskabets deltagelse i ICAO med henblik på at varetage Fællesskabets interesser i ICAO's arbejde.

Formandskabet har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts 2003, hvor man tilstræber en vedtagelse af forhandlingsmandatet.

#### JAR-OPS

Kommissionen fremsatte 24. marts 2000 forslag om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. Forslaget har til formål at gennemføre de harmoniserede tekniske og operative regler for civile luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, 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.

Kommissionen har i sit forslag foretaget enkelte ændringer i JAR-OPS 1 for

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC

at bringe den i overensstemmelse med EU-retten og særligt Rådets forordning 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber. Dette indebærer, at den reviderede tekst er forskellig fra den oprindelige af JAA udarbejdede JAR-OPS 1, hvorfor denne ikke som hidtil kan indføres i EF-retten ved henvisning til bilag II i forordning 3922/92. Det er således nødvendigt, at den samlede tekst af JAR-OPS 1 optages som selvstændig bilag III til forordning 3922/91.

Formandskabet har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts, hvor man ønsker at opnå politisk enighed om sagen.

Eksterne relationer på luftfartsområdet

Rådet traf på rådsmødet den 5. juni 2003 beslutning om at tildele Kommissionen mandat til at forhandle en luftfartsaftale mellem EU og USA. Siden har der været afholdt to forhandlingsrunder, og det irske formandskab forudser, at Kommissionen på rådsmøderne (transport, telekommunikation og energi) den 8. – 9. marts og den 10. – 11. juni 2004 vil orientere om status for forhandlingerne.

C:\ValueSoft\Hentfil\20031\_10080.DOC