



Dato : 15. marts 2005  
J.nr. : 127-1  
Sagsbeh. : RNo  
Org. enhed : 3. Kontor

### **Statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Transport- og Energiministeriets område under det luxembourgiske EU-formandskab i første halvår af 2005.**

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

#### **Tværgående emner:**

##### Marco Polo II.

Kommissionen har den 14. juli 2004 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer

Forslaget er en videreførelse af det eksisterende Marco Polo-program (forordning EF/1382/2003), der løb fra 1. januar 2003-31. december 2006. Programmet har til formål at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport.

Ved nævnte forordning blev der for perioden 1. januar 2003 – 31. december 2006 afsat en finansieringsramme på 75 mio. € (ved udvidelsen af EU ændret til 100 mio. €)

Kommissionen har foreslået at "Marco Polo II" får en samlet finansieringsramme på 740 mio. € for perioden 2007– 2013, samt tilføjelse af to nye projektyper, der kan opnå støtte: Sømotorveje og Trafikundgåelsesprojekter.

Det luxembourgiske formandskab stiler mod fælles tilgang på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005.

##### Wider Europe

Kommissionen besluttede i sommeren 2004, at man ville nedsætte en transport High Level gruppe, der har til opgave at komme med forslag til forlængelse af de største transeuropæiske TEN-akser (dvs. transeuropæiske transport netværksakser) til nabolandene, herunder også sømotorveje, og fastlægge prioritetsprojekter, der kan knyttes til disse akser.

Kommissionen udpegede daværende transportkommissær Loyola de Palacio som formand for gruppen. En lang række tredjelande er tilknyttet gruppen og dens arbejde.

Der er nedsat fem undergrupper under High Level gruppen, der arbejder med regionale underområder som: Det Vestlige Middelhav, Det Østlige Middelhav, Sydøsteuropa, Sortehavet og Nordøsteuropa. Tredjelandene deltager også i dette arbejde.

Når arbejdet i underarbejdsgrupperne er afsluttet vil High Level gruppen afrapportere, hvorefter det må forventes, at Kommissionen udsender en meddelelse.

### **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 blev senest drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 7. oktober 2004. Kun et mindretal af medlemslandene kunne støtte det kompromisforslag, som det nederlandske formandskab havde fremlagt forud for Rådsmødet. Drøftelserne koncentrerede sig især om beregningsgrundlaget for kørselsafgiften, herunder mulighederne for at variere kørselsafgifterne.

Til trods for ihærdige forsøg fra formandskabet lykkedes det endnu engang ikke Rådet at nå til enighed om forslaget.

Det luxembourgske formandskab vil arbejde videre med forslaget og håber på, at der kan opnås politisk enighed på Rådsmødet den 21. april 2005.

#### 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.

Kommissionen forventes endvidere at fremsætte et ny forslag om medlemsstats muligheder for at indgå kontrakter med trafikvirksomheder om offentlig trafikbetjening på vej og bane.

Det luxembourgske formandskab har tilkendegivet, at man overvejer at sætte sagen på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 med henblik på politisk enighed.

### Jernbanepakke III.

Kommissionen fremlagde den 5. marts 2004 forslag til 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. Der blev opnået fælles til-

gang i Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 om dette forslag.

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, handicaptilgængeligheden samt oprettelse af et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.

Det luxembourgske formandskab stiler mod enighed om forslaget om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring og forslaget om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005.

## **Luftfart.**

### Eksterne relationer.

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

Kommissionen har herefter gennemført række forhandlingsrunder med USA.

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 vedtog Rådet at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger med Marokko og det vestlige Balkan. Kommissionen forventes at

fremstøtte forslag om eventuelle nye forhandlingsmandater med andre tredjelande.

Kommissionen forventes på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005 og den 27.-28. juni 2005 at afrapportere fra forhandlingerne med USA, og Rådet forventes at behandle eventuelle nye forhandlingsmandater.

#### Rettigheder for handicappede.

Kommissionens forslag lægger op til fælles regler for behandlingen af luftfartspassagerer med nedsat mobilitet forårsaget af alder eller andre årsager. Kommissionen begrundet forslaget om indførelse af lovgivning med, at luftfartsselskaber og lufthavne ikke kan blive enige om, hvem der har ansvaret for at hjælpe bevægelseshæmmede passagerer i lufthavnsområdet. Derfor lægger forslaget op til følgende:

1. At sikre, at bevægelseshæmmede passagerer tilbydes en samlet hjælpepakke.
2. At lægge ansvaret for hjælp i lufthavne til bevægelseshæmmede passagerer på lufthavnenes forvaltningsorganer, tillade disse at opkræve penge herfor hos luftfartsselskaberne samt definere de forskellige former for hjælp, som den nedsatte mobilitet kan forårsage.
3. At sikre, at den hjælp til bevægelseshæmmede passagerer, der skal ydes ombord på flyene, ydes gratis af luftfartsselskabet.
4. At sikre, at bevægelseshæmmede passagerer ikke udsættes for ringere behandling end andre passagerer og at sikre, at disse passagerer ikke afvises på grund af deres mobilitetsproblemer.
5. At sikre regler angående de pågældende passagerers rettidige varsel af lufthavne og luftfartsselskaber om behov for hjælp.
6. At medlemsstaterne sikrer håndhævelse for manglende overholdelse af bestemmelserne.

Forordningen finder anvendelse i forbindelse med personer med nedsat mobilitet, der rejser til, fra eller i transit i lufthavne på medlemslandenes territorier.

Det luxembourgske formandskab stiler mod en enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005.

#### Information til flypassagerer.

Forslaget har til formål at sikre luftfartspassagerers ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de rejser med. Videre er formålet at sikre, at med-

lemslandene effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne.

Anvendelsesområdet for forslaget er alle afgang fra lufthavne på medlemslandenes territorier, hvor traktaten gælder, samt lufthavne i tredjelande, hvis flyvningen er en del af en rejse, der startede i Fællesskabet, og det flyselskab, man har kontrakt med, er etableret i Fællesskabet. Derudover er hovedelementerne i forslaget følgende:

1. Medlemslande skal offentliggøre lister over alle luftfartsselskaber, der ikke må beflyve deres luftrum eller er underlagt restriktioner i dette af sikkerhedsmæssige årsager. Kommissionen skal offentliggøre en konsolideret liste over disse luftfartsselskaber
2. Det luftfartsselskab, passageren køber billetten hos, skal oplyse om, hvem det udførende luftfartsselskab er. Hvis der skiftes til et andet udførende luftfartsselskab, skal passageren omgående oplyses herom – uanset årsagen til skiftet
3. Bestemmelserne gælder for rute- og charterflyvning, ligesom de gælder, hvad enten flyvningen er en del af en pakkerejse eller ej.

Det luxembourgiske formandskab stiler mod en enighed på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005.

### **Maritim transport.**

#### Liberalisering af havnetjenester.

Den 20. november 2003 forkastede Europa-Parlamentet det forslag til markedsadgang til havnetjenester, der var opnået enighed om efter en langvarig og indgående behandling i EU-institutionerne.

Kommissionen fremsatte derfor den 13. oktober 2004 nyt forslag til liberalisering af havnetjenester.

De omfattede havnetjenester er lodsning, bugsering, trosseføring, godshåndtering og passagerbetjening. I forhold til det forkastede forslag er der en række nye elementer så som begrænsning af mulighederne for selvserVICERING samt krav om tilladelse for at udføre havnetjenester.

Forslaget blev præsenteret af Kommissionen på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004.

Det luxembourgiske formandskab stiler mod fælles tilgang om forslaget på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005.

## **Energi.**

### Energieffektivisering på slutbrugerniveau og energitjenester.

Forslaget indeholder på medlemsstatsniveau - som middel til at måle forbedringerne i energieffektiviteten og til at fremkalde tilstrækkelig markedsefterspørgsel efter energitjenester - et sparemål på 1 % årlig energibesparelse som følge af nye foranstaltninger. Der er også et sparemål på 1½ % for den offentlige sektor, plus en forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre, at visse energidistributører og/eller detailforsyningsvirksomheder tilbyder deres kunder energitjenester.

På rådsmødet den 29. november 2004 kunne det daværende nederlandske formandskab, efter at der havde været afholdt en orienterende debat, konkludere, at der var stor tilslutning til målet med direktivet, men at der var behov for en mere fleksibel og ubureaukratisk tilgang, der reflekterede medlemslandenes forskellige udgangspunkter.

Et større antal delegationer ønskede, at det nederlandske kompromisforslag om en 6 % forbedring over 6 år (i stedet for 1 % forbedring årligt) blev erstattet af individuelle indikative nationale målsætninger. Der var skepsis over for et særskilt mål for den offentlige sektor. Endelig kunne formandskabet konkludere, at der var opslutning til et forslag om at afholde en årlig debat i Rådet om udviklingen i energibesparelsesindsatsen.

Det luxembourgske formandskab forventer, at der vil kunne opnås politisk enighed om direktivet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005.

### Undertegnelsen af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og staterne i Sydøst-Europa med henblik på oprettelsen af et regionalt energimarked.

Sigtet med denne aftale er en integration af dette regionale marked med EU's indre marked for energi. De pågældende stater i Sydøst-Europa er Albanien, Bulgarien, Bosnien og Herzegovina, Kroatien, Makedonien (= FYROM), Rumænien, Serbien og Montenegro, Kosovo og Tyrkiet. Aftalen vil betyde, at de pågældende lande skal implementere EU's gældende energilovgivning og leve op til de samme standarder som EU's medlemsstater på dette område.

Formålet med aftalen er, ud over at forbedre forsynings sikkerheden i både EU og de sydøsteuropæiske lande, at skabe et samarbejde mellem landene, som kan være med til at sikre stabiliteten i regionen. Kommissionen forhandler aftalen på mandat fra Rådet.

I Rådet er der opbakning til formålet med aftalen, men der udestår en række problemer før Rådet vil kunne tilslutte sig aftalen endeligt. Blandt andet

har enkelte lande forbehold vedrørende en række juridiske og institutionelle spørgsmål, som er uafklarede. Andre lande har forbehold vedrørende sprogregimet, som er begrænset til fransk, engelsk og tysk.

Det forventes, at de udestående problemer vil kunne løses i løbet af de kommende måneder, således at underskrivelsen af aftalen kan vedtages endeligt af Rådet den 27. juni 2005.

#### Retningslinier for Transeuropæiske Netværk for Energi (TEN-energi).

Formålet med forslaget er at gøre nettene mere effektive for at fremme konkurrencen på det indre energimarked, at knytte de nye medlemsstater tættere til det indre energimarked og at bidrage til en tilsvarende øget tilknytning af EU's nye nabolande.

Afhængigt af Europa-Parlamentets indstilling i første læsning kan TEN-beslutningen vedtages endeligt på rådsmødet, men formandskabet forventer, at der som minimum kan opnås politisk enighed om forslaget. Der opnåedes enighed om den generelle tilgang på rådsmødet den 10. juni 2004. Forslaget afløser et eksisterende sæt TEN-retningslinjer fra 2003.

#### Foranstaltninger til fremme af elforsyningsikkerhed og infrastrukturinvesteringer.

I forslaget stilles der krav til medlemslandene om fastlæggelse af standarder for sikkerheden i transmissions- og distributionsnet, om en klart defineret politik med hensyn til en udbuds-efterspørgselsbalance, der sikrer tilstrækkelig reservekapacitet, samt om opstilling af principper for investeringsbeslutninger i de enkelte landes transmissions- og distributionsnet. Endelig opstilles der i direktivforslaget en procedure for samordningen af investeringerne i grænseoverskridende forbindelser.

Afhængigt af Europa-Parlamentets indstilling i første læsning kan direktivforslaget vedtages endeligt; som minimum forventer formandskabet, at der kan opnås politisk enighed på rådsmødet. Der opnåedes enighed om den generelle tilgang på rådsmødet den 29. november 2004.

#### Rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter (Ecodesign-direktivet).

Med direktivet opstilles en fælles ramme for, hvordan Kommissionen i fremtiden kan udvælge og fastsætte krav til miljøvenligt design for energiforbrugende produkter. Direktivforslaget stiller ikke i sig selv krav til enkeltprodukter. Sådanne krav vil efterfølgende skulle stilles i forbindelse med kommende gennemførelsesforanstaltninger, som er baseret på rammedirektivet. Direktivforslaget er et led i opfyldelse af EU's mål om en bæredygtig udvikling.



Formandskabet har forhåbninger om at kunne få vedtaget direktivet endeligt i anden læsning. Den fælles holdning blev vedtaget på energirådsmødet den 29. november 2004.

Forordning om vilkårene for adgang til gastransmissionsledninger.

Formålet med denne forordning er at fastlægge regler vedrørende betingelserne for adgang til naturgastansmissionsnettet. Reglerne i forordningen omfatter principper for fastsættelse af tariffer for netadgang, fastlæggelse af et sæt af nødvendige tjenesteydelser, harmoniserede principper for kapacitetstildeling og styring af overbelastning, krav om information, balancering og gebyrer for balancering samt krav om at fremme etableringen af et marked for sekundær handel med kapacitet.

Formandskabet har forhåbninger om at kunne få vedtaget forordningen endeligt i anden læsning. Den fælles holdning blev vedtaget den 12. november 2004 i skriftlig procedure.