

## Orienterende notat til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med rådsmødet den 11. juni 2009

---

Rådsmødet for transportministrene den 11. juni 2009 er der syv dagsordenspunkter.

Derudover er der på dagsordenen for energiministrene den 12. juni én sag på dagsordenen om mærkning af dæk, som hører under Transportministeriets ansvarsområde.

Mærkning af dæk
-----------------

Det drejer sig om et forslag om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre (dagsordenspunkt nr. 7)

Forslaget går ud på at fremme markedet for brændstofbesparende dæk.

Dette skal ske ved at producenterne kommer med standardiserede oplysninger om;

- Dækkets brændstoffektivitet
- Dets vejgreb i vådt føre



- Dets afgivelse af rullestøj til omgivelserne.

Regeringen mener, at det er et meget positivt forslag, da dækkene har stor betydning for vejtransportens energiforbrug og emissioner. Således er rullemodstanden ansvarlig for 20-30 pct. af køretøjernes samlede brændstofforbrug.

Med ny teknologi kan rullemodstanden reduceres. Det betyder eksempelvis for personbiler en forskel på op til 10 pct. i brændstofforbrug mellem de bedste og de dårligste dæk.

Med forslaget får forbrugerne et redskab, så de kan foretage et kvalificeret valg.

På rådsmødet er forslaget sat på dagsordenen til fremskridtsrapport.

På dagsordenen for transportministrene er der, som ovenfor anført, 7 sager på dagsordenen.



Revision af  
forvaltnings-  
strukturen for  
Galileo og Egnos

Den første sag er dagsordenspunkt nr. 1 om revisionen af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo).

Galileo-programmet er som bekendt det fælles europæisk satellitnavigationssystemet, der er under udvikling og som skal indeholde 30 satellitter og et antal jord-stationer.

Forordningen om forvaltningsstrukturene for EGNOS- og Galileo- programmet er fra 2004.

Med revisionen sker der en tilpasning af forordningen til de nye strukturer, der er fastlagt i den seneste forordning om programmet fra 2008.

Det drejer sig altså om at bringe forordningen fra 2004 i overensstemmelse med forordningen fra 2008.



Der er således primært tale om en administrativ ændring, der ikke har indholdsmæssig effekt for programmet.

Regeringen vil arbejde for, at der opnås overensstemmelse mellem de to forordninger, således at der ikke opstår en usikker retssituation i forbindelse med de to tekster, der på visse punkter er modstridende.

På rådsmødet den 11. juni 2009 forventes en fremskridtsrapport om sagen behandlet.

ITS-direktivet

Den næste sag er dagsordenpunkt 2 vedrører direktivforslaget om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejområdet.

Kort sagt er formålet med direktivet, at fremskynde og koordinere anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransport, herunder vejtransportens grænseflader til andre transportformer.



Målet er via ITS at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer

Forslaget har været drøftet flere gange i rådets landtransportarbejdsgruppe, og var desuden genstand for drøftelse på det uformelle ministermøde i Tjekkiet i april. Det fremgik bl.a. af mødet, at flere medlemslande, herunder Danmark, ønsker mere fokus på det økonomiske aspekt, herunder hvad omkostningerne af ITS-direktivforslaget bliver.

Forslaget er på rådsmødet sat på dagsordenen til fremskridtsrapport.

Grønbog om  
TEN-T

Dagsordenpunkt nr. 3, er et sæt rådskonklusioner om en grøn bog om TEN-T.

I grønbogen gennemgås den hidtidige politik på området 'transeuropæiske transportnet' (TEN-T) og der gives en vurdering af denne politiks stærke og svage sider. Desuden formuleres tre for-



skellige optioner for den videre udvikling af TEN-T.

Ud fra en samlet betragtning vurderes det at være i dansk interesse at pege på Kommissionens udviklingsmodel nr. 3, der består af to lag: a) et primært net (skitseplaner) og b) et prioriteret net (basisnet) med udgangspunkt i de nuværende prioritetsprojekter.

Udkastet til rådskonklusioner har været behandlet i rådets transportarbejdsgruppe, hvor en række lande, herunder Danmark, har udtrykt generel tilfredshed med formandskabets udkast. Et flertal har desuden tilkendegivet sympati for option 3.

Buspassagerers  
rettigheder

Dagsordenpunkt 4 er et forordningsforslag om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse.



Af de forhandlinger, som har været om forslaget ind til videre fremgår det, at alle lande i princippet er positive overfor vedtagelse af EU-regler om buspassagerers rettigheder, men landene er også enige om, at forslaget bør justeres på en del områder.

Hovedproblemstillingen i forslaget er anvendelsesområdet, hvor mange lande - herunder Danmark - finder, at anvendelsesområdet bør begrænses til national og international busstrafik, således at lokal og regional busstrafik undtages.

Formandskabets intention er at fremlægge en fremdriftsrapport på rådsmødet samt, at man på dette møde vil skulle diskutere anvendelsesområdet for forordningsforslaget.

Forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

Dagsordenpunkt 5 handler om et forordningsforslag om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.



Det er et forslag, der har til formål at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende godstransport i EU.

Regeringen er generelt positiv overfor initiativer til at løse udfordringerne omkring international jernbanegodstrafik. Men det har i denne sag været vigtigt for regeringen at slå fast, at disponeringen af det statsejede og finansierede banenet er en national opgave.

Siden udvalget sidst blev orienteret om sagen i marts 2009, er der sket en række fremskridt i forhandlingerne, og vigtige forhold for Danmark er faldet på plads.

Der er stadig en række uafklarede spørgsmål om processerne omkring oprettelse af godskorridorer samt kapacitetstildeling til godstog.

Der forhandles stadig om forslaget.

På rådsmødet har formandskabet sat forslaget på dagsordenen til politisk enighed.





Luftfarts-  
aftale med  
Georgien

Dagsordenpunkt 6 drejer sig om Kommissionens forslag om at indgå en civil luftfartsaftale med Georgien.

Kommissionen har tidligere indgået lignende aftale med Marokko, og fået mandat til at forhandle med Jordan, Israel, Libanon, Tunesien og Algeriet.

Hovedformålet med aftalen er en markedsåbning på luftfartsområdet mellem hhv. EU og Georgien med harmoniserede vilkår, og så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser på området.

Transportaf-  
tale med  
Vestbalkan

Den sidste sag er dagsordenpunkt nr. 8 om mandat til Kommissionen til at påbegynde forhandlinger på vegne af EU med Albanien, Bosnien & Herzegovina, Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Montenegro, Serbien samt Kosovo vedr. en traktat om oprettelse af et transportfællesskab.

Rådet gav på rådsmødet den 12.-13. juni 2008 Kommissionen bemyndigelse til at



indlede forhandlingerne med de ovennævnte lande på Vestbalkan. På vejtransportområdet blev det dog besluttet, at Rådet skal vedtage et supplerende forhandlingsmandat, når substansforhandlinger skal finde sted.

Kommissionen er i maj 2009 fremkommet med et forslag til supplerende forhandlingsmandatet. Udover de eksisterende forhold indeholder mandatet bl.a. transport af farligt gods og uddannelse af chauffører. Desuden foreslår Kommissionen en gradvis bevægelse mod fuld markedsintegration på området.

Regeringen finder at det supplerende udkast til mandat ligger i tråd med de danske synspunkter.

Sagen er sat på til vedtagelse i Rådet.