

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 13. december 2004  
J.nr. : 121-1

Trafikudvalget har i brev af 1. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål (Alm. del – spørgsmål 100), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 100:**

”Ministeren bedes redegøre skriftligt for sin indstilling til rådsmødet for transport-, telekommunikations- og energiministre den 9.-10. december 2004 vedrørende transportdelen.”

**Svar:**

Jeg skal hermed orientere om den del af dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004, der hører under mit ressort.

Jeg henviser desuden til det aktuelle notat, der er tilgået udvalget med brev af 25. november 2004, jf. Rådsmøde 2629 – bilag 1.

Den første sag, jeg vil orientere om, er dagsordenspunkt 11 om forslag til direktiv om markedsadgang for havnetjenester.

Forslaget er en genfremsættelse af et tidligere forslag fra Kommissionen, der blev nedstemt knebent sidste år i Europa-Parlamentet efter forligsproceduren mellem Rådet og Europa-Parlamentet.

Kommissionen har modificeret forslaget lidt i forhold til det, der blev nedstemt. Forslaget er således ændret på en række af de svære områder såsom selvservicering og autorisation.

Jeg forventer, at det kan blive meget svært at nå til enighed i Rådet, da en række medlemslande allerede har tilkendegivet, at de ikke kan støtte forslaget.

På det kommende rådsmøde den 9.-10. december 2004 vil Kommissionen præsentere sit forslag.

Det næste sag er dagsordenspunkt 12 om forslag til direktiv om certificering af togpersonale

Forslaget er en del af jernbanepakke III, som Kommissionen fremlagde i foråret 2004.

Formålet med forslaget er at sikre en ensartet certificering af lokomotivførere. Dette vil overordnet set medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport i EU.

En lang række af de danske synspunkter er blevet imødekommet under forhandlingerne. Vi har fra dansk side foretrukket en aldersgrænse for lokomotivførere på 21 år, frem for Kommissionens oprindelige forslag om 20 år med mulighed for nationalt at indføre lavere grænser. Andre medlemslande har foreslået 18 år som generel grænse. Det naturlige kompromis bliver derfor efter al sandsynlighed de 20 år, hvilket vi fra dansk side kan acceptere.

Derudover havde vi foretrukket, at det var muligt nationalt at undtage kørsel med tog til brug for vedligeholdelse af jernbanesystemet, da vi i Danmark ikke betragter disse som egentlige togførere. Der har imidlertid ikke været opbakning til det danske synspunkt.

Da forslaget under alle omstændigheder er et fornuftigt forslag, der kan medvirke til at skabe en mere effektiv jernbanesektor i EU, og er et godt skridt i retning af et reelt indre marked for jernbanetransport, kan vi fra dansk side støtte en vedtagelse.

På det kommende Rådsmødet stiler formandskabet mod at skabe enighed om forslaget. Der er to væsentlige udeståender på rådsmødet. Det ene vedrører forslagets anvendelsesområde, dvs. om forslaget skal gælde togpersonale i både national og international trafik. Det andet er spørgsmålet om, hvorvidt forslaget alene skal gælde for lokomotivførere eller om det skal udvides til at gælde andet togpersonale, der arbejder med sikkerheden på toget.

Den næste sag vedrører dagsordenspunkt 15 om Galileo.

Galileo-programmet består af fire faser, som er nærmere beskrevet i det aktuelle notat, og tidsmæssigt befinder vi os i afslutningen af anden fase, dvs. udviklingsfasen, der løber frem til og med år 2005.

De næste to faser er etableringsfasen i 2006 og 2007 samt driftsfasen, der er planlagt til at starte i 2008.

På Rådsmødet den 8. –9. marts i år vedtog vi et sæt konklusioner, hvoraf det blandt andet fremgår, at Kommissionen i oktober skulle fremlægge en meddelelse, som skal danne grundlag for, at Rådet inden udgangen af året kan træffe beslutning om følgende tre elementer:

- Indledning af de sidste to faser

- Det maksimale finansielle EF-bidrag og
- Definition af tjenester.

Kommissionens meddelelse er kommet og formandskabet har i den anledning fremlagt et udkast til rådskonklusioner.

Der foreligger desuden et forordningsforslag vedrørende Fællesskabets bidrag til de to sidste faser. Forslaget indebærer, at der stilles maksimalt 1 mia. euro til rådighed til medfinansiering af fase 3 og 4 i perioden 2007-2013. En principtilslutning til dette forslag – dog uden beløbsstørrelse - er indeholdt i udkastet til rådskonklusioner.

Beløbsstørrelsen for medfinansieringen er omfattet af de pågående forhandlinger om de kommende finansielle perspektiver, som ikke vil være bragt til afslutning forud for rådsmødet for transportministre.

Det er regeringens opfattelse, at det vil være et forkert signal at melde den øvre fællesskabs-medfinansiering ud på nuværende tidspunkt, idet det må anses for hensigtsmæssigt, at presse det selskab, der til sin tid vinder koncessions-rettinghederne, til at indskyde så stor en kapitalandel som muligt.

Hvis der udvikler sig forhandlinger om konkrete beløb er det set med danske øjne hensigtsmæssigt, hvis disse fastsættes på et så lavt niveau som muligt, ligesom der bør indføjes en revisionsklausul, der garanterer, at beløbsrammerne skal bekræftes i forbindelse med beslutningen om EU's samlede finansielle perspektiver.

Et yderligere element i konklusionsteksten vedrører spørgsmålet om de tjenester, der skal udbydes. I konklusionsteksten anføres, at det drejer sig om en åben tjeneste, en kommerciel tjeneste, redningstjenester og en regerings-tjeneste, der betegnes PRS for Public Regulated Service, det vil sige signaler, der er særlig stærke, mere præcise og svære at "jamme".

Der er meget teknik i Galileo-programmet, der kan gøre det vanskeligt at overskue hele sagen. Men set med mine øjne er status, at programmet kører godt. Programmet har en positiv beskæftigelseseffekt i Europa, herunder også for danske virksomheder. Desuden ligger den teknologiske ekspertise, der opnås gennem programmet, fint i tråd med udviklingen af videnskabssamfundet. Det er endvidere meget positivt, at en række tredjelande, herunder bl.a. Kina, knyttes til projektet.

Den sidste sag er dagsordenspunkt 16 om forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere.

Fra dansk side er vi på linje med en lang række af de øvrige medlemslande positive over for forslaget.

Selv om vi stiller os positivt til forslaget, har vi dog også haft visse ønsker til tekstændringer.

Eksempelvis har vi ønsket, at de nationale myndigheder skal kunne dispensere fra kravet om, at ansøgere til flyvelederuddannelsen skal være i besiddelse af en til universitetet adgangsgivende eksamen.

Vi har også ønsket, at test af flyvelederes sprogfærdigheder skal være en myndighedsopgave eller skal gennemføres efter myndighedernes retningslinjer.

Begge ønsker er blevet imødekommet under forhandlingerne.

Et element Danmark gerne havde set ændret, er fastsættelse af den periode, som en flyveleder kan være uden for aktiv tjeneste uden at miste sine certificerede rettigheder. Dette krav er alene et krav om vurdering og eventuel træning, det vil sige, det er ikke en fortabelse af basale rettigheder til at arbejde som operativ flyveleder. Kravet skyldes, at fravær af længere varighed erfaringsmæssigt nødvendiggør genopfriskning af kundskaber og færdigheder.

Denne periode foreslås fastsat til 5 år, mens Danmark ud fra en flyvesikkerhedsmæssig vurdering helst ser, at perioden afkortes til 2 år.

Det har under forhandlingerne kun været muligt at få opbakning fra enkelte mindre delegationer til vores synspunkter. Det vil sige, at Danmark er rimeligt isoleret med sine synspunkter om længden af perioden.

For så vidt angår et traditionelt spørgsmål om gensidig anerkendelse af flyveledercertifikater har Danmark ønsket et højere harmoniseringsniveau for at undgå for store forskelle mellem medlemslandene. Det, vi fra dansk side ønsker, er enten harmoniserede krav til opnåelse af certifikat eller mulighed for at kunne sammenligne færdigheder og uddannelse.

Heller ikke disse ønsker har der været nogen nævneværdig opbakning til.

Set i et samlet perspektiv finder Danmark imidlertid stadig, at forslaget vil tilføre merværdi til flyvesikkerhedsniveauet, hvorfor man støtter forslaget.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen