

Trafikudvalget har i brev af 7. oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål (Alm. del – bilag 19), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i fem eksemplarer.

./.  
**Spørgsmål 19:**

”Ministeren bedes redegøre skriftligt for sin indstilling til rådsmødet for transport-, telekommunikations- og energiministre den 7. oktober 2004 vedrørende transportdelen.”

**Svar:**

Jeg skal hermed orientere om den væsentligste sag på den del af dagsordenen for rådsmødet den 7. oktober 2004, der vedrører mit ressort. Jeg henviser derudover til aktuelt notat som er fremsendt til udvalget med brev af 24. september 2004, jf. alm. del – bilag 1253.

Den væsentligste sag på rådsmødet var dagsordenspunkt 1 om forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, den såkaldte Eurovignette.

Sagen har været forelagt udvalget flere gange.

Det nederlandske formandskab tillægger ligesom det foregående formandskab forslaget høj prioritet. Det har imidlertid vist sig meget svært at nå til enighed i Rådet. På det forrige rådsmøde den 11. juni 2004 måtte man konstatere, at der ikke kunne opnås enighed om forslaget.

Der er især to hovedspørgsmål, som man hidtil ikke har kunne nå til enighed om.

Det ene vedrører spørgsmålet om, hvor meget taksterne må variere i forhold til den gennemsnitlige afgift.

I den forbindelse er det for Danmark – og Sverige – af særlig betydning, hvorledes direktivet kommer til at påvirke takststrukturen på bl.a. Øresundsforbindelsen.

Helt konkret er det spørgsmålet om forbindelsen kan opretholde de rabatordninger, der gives til lastbiler. De faste forbindelser er i en direkte konkurrence med færgerne, der har mulighed for at yde rabatter. Regeringen ønsker derfor, at de nuværende rabatordninger, hvor vognmandsfirmaer får større rabatter, jo mere de bruger forbindelsen, kan opretholdes af hensyn til konkurrencen mellem forbindelsen og færgerne.

Dette synspunkt deles af svenskerne, som vi jo har fælles interesser med i forhold til Øresundsforbindelsen. Det er på nuværende tidspunkt uvist, om Danmark og Sverige kan komme igennem med ønske om at sikre, at rabatmulighederne kan opretholdes.

Det andet større udestående vedrører spørgsmålet om øremærkning. I Kommissionens oprindelige forslag var der lagt op til, at et eventuelt provenu fra kørselsafgifter skulle øremærkes til transportsektoren. Dette har vi fra dansk side af principielle årsager været imod. Begrundelsen for dette er, at øremærkning bryder med grundlæggende danske principper for offentlig udgiftsstyring og svækker muligheden for at prioritere offentlige midler.

Medlemslandene har hidtil være ligeligt delt mellem tilhængere og modstandere af øremærkning. Europa-Parlamentet har i forbindelse med deres første læsning fremsat forslag om, at medlemsstaterne selv skal kunne bestemme, hvad provenuet fra kørselsafgifter skal bruges til, men det anbefales at det bruges til fordel for forbedringer i transportsektoren.

På grundlag af drøftelserne på rådsmødet den 7. oktober 2004 måtte det nederlandske formandskab konstatere, at det heller ikke på dette rådsmøde var muligt at nå til enighed om forslaget.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen