



Transport- og Energiministeriet

## Taleseddel til Folketingets Trafikudvalg den 29. november 2005.

---

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2005.

På fredag vil jeg i Europaudvalget forelægge i alt to sager til forhandlingsoplæg. Det drejer sig om dagsordenspunkt 2a om udvikling af Fællesskabets jernbaner og dagsordenspunkt 3 om rettigheder for passagerer i international jernbanetrafik.

Derudover vil jeg kort nævne dagsordenspunkt 6 om eksterne relationer inden for civil luftfart og dagsordenspunkt 7 om fælles regler for civil luftfartssikkerhed og dagsordenspunkt 8 om information til flypassagerer.

Jeg skal i øvrigt gøre opmærksom på, at dagsordenspunkt 5 om kørekort hører under justitsministerens ressort. Jeg henviser i øvrigt til samlenotatet som udvalget har fået tilsendt forud for mødet.

Den første sag jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 2a om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Danmark har allerede i år 2000 åbnet markedet for passagertransport og forslaget vil derfor ikke have de store konsekvenser for Danmark.

Til gengæld vil forslaget medføre en åbning af andre medlemslandes jernbaneinfrastruktur og være med til at skabe dynamik og fremdrift i den europæiske jernbanesektor.

Forslaget indebærer en åbning af markedet for international passagertransport ad jernbane. Forslaget er fremsat efter pres fra Europa-Parlamentet i forbindelse med, at man for to år siden vedtog at åbne markedet for godstransport ad jernbane.

I forbindelse med behandlingen af det nuværende forslag om markedsåbning for passagertransport har Europa-Parlamentet foreslået, at forslaget udvides til også at omfatte en åbning af markedet for national passagertransport.

Hovedparten af medlemslandene kan ikke støtte Europa-Parlamentets ændringsforslag, og jeg forventer derfor, at man på rådsmødet bliver

enige om en markedsåbning for international passagertransport.

Konkret vil forslaget medføre, at der åbnes for, at jernbaneoperatører kan køre mellem fx Malmø og Århus eller mellem Paris og Berlin, under forudsætning af bl.a. en tilladelse, og at der er tilstrækkelig kapacitet.

Europa-Parlamentets ændringsforslag vil betyde, at der bliver åbnet for, at en jernbaneoperatør kan køre mellem fx Næstved og København eller mellem Berlin og Hamborg. Igen under forudsætning af bl.a. en tilladelse og at der er kapacitet til rådighed.

Et af de vigtigste spørgsmål under forhandlingerne har været spørgsmålet om cabotage. Det vil sige, at en jernbaneoperatør på en international rute mellem fx Malmø og Odense også fragter passagerer mellem Odense og København.

En del af betalingen for offentlige serviceforpligtelser i Danmark sker som en del af billetindtægten. Hvis der bliver stor konkurrence på en sådan rute, kunne det i værste fald medføre et fald i billetindtægterne og underminere økonomien i den offentlige servicekontrakt.

Under forhandlingerne har Danmark derfor koncentreret sig om at sikre, at forslaget ikke underminerer økonomien i kontrakter om offentlige serviceforpligtelser. Dette er lykkedes.

Samlet set er vurderingen derfor, at forslaget ikke vil have store konsekvenser for Danmark, men positiv indflydelse for den samlede europæiske jernbanesektor.

Den næste sag jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 3 om rettigheder for jernbanepassagerer.

Forslaget har til formål at skabe bedre rettigheder for passagererne i international togtrafik, dvs. mellem fx København og Berlin.

Forslaget har udviklet sig en del under forhandlingerne og i forhold til det oprindelige forslag fra Kommissionen.

Som forslaget ligger nu, indebærer det en række rettigheder og forpligtelser i form af krav til forsikring ved ulykker, økonomisk kompensation ved forsinkelser, information til passagererne og hjælp til handicappede.

Konkret foreslås det, at passagerer, der kommer ud for en forsinkelse, har ret til en kompensation på 25 pct. af billetprisen på forsinkelser på 60

minutter eller mere og 50 pct. ved forsinkelser på 120 minutter eller mere.

Forslaget indebærer desuden en række krav til assistance til personer med nedsat mobilitet, herunder at der skal sikres den nødvendige assistance, hvis denne er bestilt 24 timer før.

Forslaget gælder kun for passagerer på internationale rejser. Europa-Parlamentet har foreslået, at forslaget udvides til også at omfatte passagerer på nationale rejser.

Der er ikke opbakning blandt medlemslandene til at udvide forslaget til også at omfatte national transport.

Regeringen har under forhandlingerne arbejdet for, at der er sket en række forbedringer og præciseringer af forslaget. Det har blandt andet været vigtigt, at forslaget tager højde for de forskellige billetsystemer og transportsystemer i de enkelte medlemslande.

Der er kun få internationale rejser med tog til og fra Danmark. Og i Danmark er reglerne for kompensation og rettigheder for passagererne langt hen ad vejen styret af jernbaneoperatørerne, som fx DSB. Der er allerede en række ordninger, så som taxaordninger og hjælp til handicappede.

Da der i forslaget er sikret den nødvendige fleksibilitet i forhold til de nationale tog- og billetsystemer, vil det kun have begrænset effekt i Danmark. Uanset om forslaget kun omfatter internationale rejser eller bliver udvidet til også at omfatte nationale rejser. Det vil til gengæld være en stor fordel for danske turister, der rejser med tog i Europa, at der er ensartede regler.

Den næste sag jeg kort vil nævne er dagsordenspunkt 6 om eksterne relationer inden for civil luftfart.

Fællesskabet og USA har gennem lang tid ført forhandlinger om en ny luftfartsaftale med EU og USA uden at det er lykkedes at nå til enighed.

Nu er det langt om længe imidlertid lykkedes at nå til enighed om et udkast til aftale om alle væsentlige spørgsmål.

USA har således accepteret den afgørende klausul om, at EU-luftfartsselskaber kan flyve til USA fra samtlige EU-lande og ikke kun fra selskabets hjemland. Beflyvningen skal kunne ske uden begrænsninger i kapaciteten og valget af ruter. Priserne skal kunne sættes frit, og der bliver bedre muligheder for kommercielle aftaler om bl.a. leasing af luftfartøjer.

Der skal endvidere etableres et udvidet samarbejde på områder som flyvesikkerhed, konkurrenceregler, miljøforhold og forbrugerbeskyttelse.

Når aftalen er trådt i kraft, vil de to parter fortsætte forhandlingerne med henblik på yderligere liberalisering og samarbejde.

Inden aftalen kan endeligt vedtages, skal der afklares nogle spørgsmål om amerikanske bestemmelser for ejerskab og kontrol med landets luftfartsselskaber.

Samlet set tror jeg, man er ved at have en aftale, der vil være til stor gavn for både den europæiske luftfartsindustri og for de mange tusinde der rejser mellem EU og USA.

På rådsmødet vil Kommissionen orientere om aftalen og de øvrige forhandlinger med andre tredjelande.

Den næste sag, jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 7 om fælles regler for civil luftfartssikkerhed.

Forslaget er en forenkling af en forordning fra 2002, der indeholdt en række tekniske krav og procedurer om sikkerheden inden for civil

luftfart. Forordningen blev fremsat og vedtaget på baggrund af 11. september 2001.

Erfaringen har vist, at forordningen er for teknisk, og af hensyn til bestræbelserne om bedre EU-lovgivning foreslås det, at forordningen fremover fastlægger de overordnede rammer, mens de konkrete forslag kan behandles i den komité, der blev oprettet med forordningen.

Formandskabet havde oprindeligt stilet mod en enighed på det kommende rådsmøde. Der er imidlertid store uenigheder om et af de nye elementer i forslaget. Det vedrører sikkerheden ombord på flyene, og hvorvidt der skal være våben og sikkerhedsvagter ombord. Rådet er splittet i to næste lige store grupper. Den ene halvdel af medlemslandene herunder Danmark ønsker, at det skal være op til det enkelte medlemsland at bestemme om de vil tillade våben og sikkerhedsvagter om bord på flyene til og fra det pågældende medlemsland. Den anden gruppe støtter Kommissionens forslag om, at medlemslandene kun kan bestemme selv på fly, der er indregistreret i den pågældende medlemsstat.

Derudover er der en række andre spørgsmål, der heller ikke er blevet løst.



På det kommende rådsmøde vil formandskabet give en statusrapport på forhandlingerne.

Jeg vil selvfølgelig vende tilbage til udvalget, når vi er længere i forhandlingerne.

Den sidste sag, jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 8 om information til flypassagerer og udveksling af informationerne mellem medlemsstaterne.

Formålet med Kommissionens forslag var todelt: Dels at sikre flypassagerers ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de skal rejse med, dels at sikre, at medlemsstaterne effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne.

Efter forhandlinger med Europa-Parlamentet er forslagets bestemmelser om informationsudveksling blevet præciseret, således at et medlemslands forbud eller restriktion kan udvides til at gælde hele Fællesskabet og at disse udstedes efter fælles retningslinier. Dermed etableres en såkaldt sortliste over flyselskaber.

Umiddelbart vil en offentliggørelse af en sortliste over usikre luftfartsselskaber næppe få den store betydning for danske passagerer. Vi

har ikke i Danmark nedlagt flyveforbud mod nogen selskaber.

For passagererne kan en sortliste imidlertid tjene som forbrugeroplysning om flyvning og sikkerhed. Skal man flyve i andre dele af verden, fx Afrika, Sydamerika eller Asien, vil man have mulighed for at checke om det selskab, man skal benytte, står på EU's sortliste

Også for flyvesikkerheden generelt kan offentliggørelse af en sortliste medføre, at luftfartsselskaber fra tredjelande fokuserer yderligere på overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

Regeringen vil på rådsmødet støtte en vedtagelse af forslaget på rådsmødet.