



Samråd i Folketingets Trafikudvalg d. 1.6.06

Taleseddel.

Jeg skal hermed forelægge transportdelen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) d. 8.-9. juni 2006.

I Europaudvalget vil jeg forelægge to sager til forhandlingsoplæg. Det drejer sig om dagsordenspunkt 9 om offentlig personbefordring og dagsordenspunkt 13 om det såkaldte SESAR-program, der er udvikling af en ny generation af lufttrafikstyringssystemer.

Jeg henviser i øvrigt til samlenotatet, som udvalget har fået tilsendt forud for mødet.

Den først sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 9 om offentlig trafikbetjening.



Det er et ganske kompliceret forslag, som jeg skal forsøge at forklare så enkelt som muligt.

Forslaget omfatter offentlig personbefordring med jernbane og ad vej.

Med forslaget fastlægges fælles regler for myndighedernes betaling til transportoperatører for at yde offentlig trafikbetjening. Og under hvilke vilkår myndighederne kan tildele kontrakter og eneret for at udføre offentlig trafikbetjening.

Overordnet kan man skelne mellem kontrakter, der kommer i udbud og kontrakter, der tildeles direkte uden udbud.

I Danmark er busdriften overvejende grad i udbud. Forslaget giver mulighed for, at lokale myndigheder selv kan drive busdriften eller tildele en kontrakt



direkte til en intern operatør, som vi kender det i forbindelse med Århus Sporveje. Ifølge forslaget forudsættes, at operatøren kun driver offentlig trafikbetjening inden for det geografiske område, hvor man har fået tildelt sin kontrakt. Det er selvfølgelig for at undgå unfair konkurrence.

Med andre ord medfører forslaget ikke væsentlige ændringer på busdriften.

På jernbaneområdet har vi fra dansk side kæmpet hårdt for at undgå et obligatorisk udbud af jernbanetrafikken, herunder især S-togene og privatbanerne.

Regeringen mener, at det skal være op til det enkelte medlemsland selv at bestemme med hvilken hastighed jernbanetrafikken udbydes.

De fleste medlemslande har støtte vores synspunkt, og som forslaget ligger nu



stiller forslaget medlemslandene frit i forhold til udbud af jernbanetrafikken. Jeg er selvfølgelig meget tilfreds med, at vi nu selv kan bestemme farten på udbuddet af jernbanetrafikken i tråd med trafikaftalen fra november 2003.

Samlet set mener jeg derfor, at vi nu har et kompromis, som vi fra dansk side kan støtte. Det væsentligste udestående i forhandlingerne er spørgsmålet om en gensidighedsaftale i overgangsperioden. Enkelte lande har ønsket, at det i overgangsperioden skal være muligt at udelukke operatører, der kører med støtte fra direkte tildelte kontrakter, i at deltage i udbud.

Det er regeringens opfattelse af problemet er minimalt og vi fortrækker et forslag uden en gensidighedsaftale.

På den baggrund kan vi fra dansk side støtte en vedtagelse af forslaget, idet vi fortsat lægger afgørende vægt på, at det



skal være op til de enkelte medlemslande at udbyde jernbanetrafikken, således at man fra dansk side selv kan bestemme om S-tog og privatbaner skal udbygges. Endvidere vil fra dansk side kunne støtte udbudskravet på busområdet, idet der tages hensyn til mulighederne for kommunernes egenproduktion, og vi vil fra dansk side arbejde for, at der ikke opstilles gensidighedskrav.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 10 om færdselssikkerhed.

Færdselssikkerhed er et af det østrigske formandskabs hovedprioriteter, og de har bl.a. afholdt et uformelt rådsmøde i marts om færdselssikkerhed.

Kommissionen fremlagde i starten af året deres midtvejsevaluering af handlingsplanen om at halvere antallet af trafikdræbte i EU.



På den baggrund har formandskabet fremsat et udkast til rådskonklusioner om færdselssikkerhed, hvor medlemslandene erklærer, at der stadigvæk er behov for at gøre en del for at forbedre færdselssikkerheden i EU, og at der er behov for en indsats på både fællesskabsniveau og i det enkelte medlemsland.

Fra dansk side kan vi støtte formandskabets konklusioner. Selv om færdselssikkerhed som udgangspunkt er et nationalt anliggende, så er der mange elementer, som man kan samarbejde om i EU. Det gælder fx biltekniske løsninger, der kan fremme færdselssikkerheden.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 11 om alpekonventionen.

Det østrigske formandskab har fundet en gammel sag frem, der ellers har ligget stille i et stykke tid. Det drejer sig om



Fællesskabets indgåelse af transportprotokollen til alpekonventionen.

I denne opfordres man til inden for de eksisterende EU-regler at fremme bæredygtig transport i alperne.

Det har været regeringens opfattelse, at forslaget har begrænsede konsekvenser for Danmark. Enkelte organisationer har dog i forbindelse med behandlingen i EU-specialudvalget vedr. transport udtrykt bekymring over, at transportprotokollen kunne skade mulighederne for lastbilernes fri bevægelighed igennem Østrig.

Dette har selvfølgelig baggrund i det slagsmål, der var under bl.a. dansk formandskab om transit gennem alperne, den såkaldte Økopoint-sag, og efterfølgende under forhandlingerne af Eurovignette-direktivet.



Kommissionen har imidlertid under forhandlingerne oplyst, at transportprotokollen ikke er i strid med EU-retten, og altså heller ikke Eurovignette-direktivet, og dermed heller ikke hindrer varernes fri bevægelighed. Transportprotokollen går dermed ikke længere end de nuværende regler.

Der er p.t. et blokerende mindretal mod forslaget. Italien er modstander af forslaget. De støttes af en række lande, der ikke ønsker, at man stemmer Italien ned, fordi de er en vigtig part i sagen. Italiens holdning til transportprotokollen skal formentlig også ses i lyset af de uoverensstemmelser Østrig og Italien havde i forbindelse med økopoint-sagen.

Regeringen finder det uheldigt, hvis man ikke kan finde en løsning, som alle berørte parter kan støtte. Regeringen vil derfor opfordre formandskabet til at



finde en løsning, der kan støttes af alle parter. Da sagen imidlertid ikke ændrer ved eksisterende EU-regler og har begrænset rækkevidde, vil Danmark dog i sidste ende kunne støtte en vedtagelse af Fællesskabets tilslutning til transportprotokollen.

Den næste sag jeg vil nævne er dagordenspunkt 12 om satellitnavigationssystemet Galileo.

Det er en sag, jeg har nævnt flere gange for udvalget. Kommissionen vil på rådsmødet give en status for projektet.

Regeringen vil på rådsmødet notere sig Kommissionens statusredegørelse for projektet.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 13 om forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæiske



lufttrafikstyringssystem. Det såkaldte SESAR-projekt. Sagen vil jeg i Europaudvalget forelægge med henblik på forhandlingsoplæg.

Formålet med hele SESAR-projektet er, at der i Fællesskabet skal udvikles en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur og et højtudviklet lufttrafikstyringssystem. Det er hensigten, at et sådant system skal medvirke til at flytrafikken i Europa kan afvikles mere optimalt og effektivt, og skabe en mere miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

Det foreliggende forslag har til formål at oprette et såkaldt fællesforetagende, der skal sikre, at der udvikles såvel nyt udstyr som nye standarder og nye systemer. Dette udstyr og disse standarder og systemer skal sikre den gradvise etablering af et fælles og navnlig sammenhængende lufttrafikstyringssystem i Europa.



Der synes at være bred enighed blandt medlemslandene til en vedtagelse af forordningen. Væsentligste element under forhandlingerne har været at sikre medlemslandenes indflydelse i fællesforetagendet. Medlemslandene sikres bl.a. indflydelse gennem en komité-procedure, hvor betydningsfulde spørgsmål skal forelægges et udvalg til beslutning.

Danmark har under forhandlingerne foretrukket en forskrifts-komité, der sikre medlemmerne størst mulig indflydelse, mens Kommissionen og andre lande foretrak en forvaltningskomité.

Forhandlingerne i Bruxelles synes at resultere i et kompromis, hvorefter de væsentlige overordnede spørgsmål behandles efter reglerne i en forskriftskomite, mens mindre væsentlige spørgsmål behandles efter reglerne i en forvaltningskomite.



Regeringen synes, at der dermed er fundet et fornuftigt kompromis.

Samlet set er det regeringens opfattelse, at det er et fornuftigt forslag, der på sigt vil fremme en mere hensigtsmæssig afvikling af flytrafikken.

På den baggrund kan vi fra dansk side støtte forslaget i den form, hvorom der kan opnås enighed.

Den sidste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 14 om eksterne relationer inden for civil luftfart.

På rådsmødet vil Kommissionen orientere om status på forhandlingerne med henholdsvis Rusland og USA.

Så vidt jeg er orienteret, er der ikke opnået substantielle fremskridt i forhandlingerne siden jeg sidst orienterede udvalget om disse sager.



Regeringen agter derfor på rådsmødet at notere sig Kommissionens statusredegørelse.