



Samråd i Folketingets Trafikudvalg d. 5. 10. 06

Taleseddel.

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) d. 12. oktober 2006.

Jeg vil indledningsvis orientere om de nye procedurer i Europa-Udvalget.

Som noget nyt vil møderne fremover være åbne, medmindre der er særlige forhold, der gør, at dørene bør lukkes. I forbindelse med dette rådsmøde har jeg ikke nogen forhandlingsoplæg, og der er ikke særlige forhold, der gør, at dørene bør lukkes.

Der vil også fremover være et fast dagsordenspunkt på mødet: "Siden sidst", hvor jeg denne gang vil informere om to nye EU-forslag, der er kommet i løbet af sommeren. Jeg vender tilbage til dette punkt, efter jeg har gennemgået dagsordenen for Rådsmødet.



Der er tale om et lille rådsmøde, og jeg har som tidligere nævnt ikke nogen sager til forhandlingsoplæg i Europaudvalget på fredag.

Den første sag på dagsordenen, som jeg vil nævne, er dagsordenens punkt 2, som drejer sig om meddelelsen om godslogistik.

I meddelelsen beskrives de logistiske udfordringer, som Europa står overfor i fremtiden i relation til bl.a. bilkøer, færdselsulykker og forurening.

Danmark hilser tiltag, som medfører en mere effektiv transport velkommen.

Det er positivt, at Kommissionen erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer.

Fra dansk side ser vi gerne muligheden for fortsat at kunne transportere 45 fods



containere ad vej bevaret. Vi har forstået, at Kommissionen er parat til at finde en løsning på dette.

Vi ser desuden gerne, at Kommissionen får analyseret mulighederne for bedre infrastrukturudnyttelse gennem brug af modulvogntog. Dette vil jeg opfordre Kommissionen til på Rådsmødet.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 4 om fælles regler for civil luftfartssikkerhed.

Som det vil være udvalget bekendt, opnåede Rådet den 27. marts 2006 generel indstilling til en ændring af forordningen om fælles regler for civil luftfart.

For Danmark var det under forhandlingerne i Rådet navnlig vigtigt at fastholde Danmarks ret til at forbyde våben og bevæbnede vagter om bord i



fly, hvilket også er lykkedes tilfredsstillende.

Forslaget har nu været igennem Europa-Parlamentets første behandling, og der er stillet en række ændringsforslag.

Et af Parlamentets ændringsforslag vedrører spørgsmålet om finansiering af udgifterne til security. Europa-Parlamentet ønsker blandt andet en tekst indført i forslaget, om at finansieringen af sikkerhedstiltag skal finde sted både med offentlige midler og ved brugerbetaling.

Det er ikke lykkedes at blive enige med Europa-Parlamentet, og der stiles således på rådsmødet mod at vedtage en fælles holdning uden imødekommelse af Parlamentet i spørgsmålet om finansiering af sikkerhedstiltag.

Fra dansk side finder vi ikke, at spørgsmålet om, hvordan security skal



finansieres i de enkelte medlemslande, hører hjemme i denne forordning. Vi finder i det hele taget, at spørgsmålet om finansiering hører under medlemsstaternes kompetence. I Danmark finansieres security således af flybranchen selv.

Såfremt et flertal af medlemslande ønsker at imødekomme Parlamentets ønske, vil Danmark kunne støtte dette under forudsætning af, at den præcise formulering ikke pålægger medlemslandene nogen form for forpligtelser vedrørende finansieringen.

Formandskabets forslag indeholder dog ikke dette element, og vi kan støtte udkastet til fælles tilgang til Europa-Parlamentets ændringsforslag.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 5 om eksterne relationer på luftfartens område.



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

For Ruslands vedkommende drejer det sig om en særlig afgift for overflyvning af Sibirien, som Rusland opkræver i strid med de internationale ICAO-bestemmelser. Kommissionen har i marts 2006 fået mandat af Rådet til at optage forhandlinger med Rusland med henblik på at løse spørgsmålet. Der har været afholdt en række forhandlingsmøder, men uden de store resultater.

For USA's vedkommende drejer det sig om indgåelse af en aftale med USA om etablering af et åbent luftfartsområde. Første fase af en aftale har ligget klar siden sidste efterår, men den politiske stillingtagen har afventet nogle bebudede ændringer i den amerikanske politik vedrørende bestemmelser om udenlandsk deltagelse og ejerskab i



amerikanske luftfartsselskaber.
Ændringerne trækker dog ud, dels på grund af modvilje og dels på grund af det forestående midtvejsvalg.
Kommissionen overvejer derfor alternative løsninger for at imødegå yderligere forsinkelser.

Regeringen vil på dette rådsmøde notere sig Kommissionens statusredegørelser på de to sager.

Jeg vil afslutningsvis under punktet "Siden sidst" kort orientere om de to forordningsforslag, der er kommet siden sidst, og som udvalget har modtaget grundnotater om.

Det ene forslag vedrører et forslag om bedre sikring af forsyningskæden.

Stats- og regeringscheferne har på topmøde i 2004 udpeget transport som et centralt område i sin terrorbekæmpelse. På topmødet pegede



man på en styrkelse af lovgrundlaget og forbedring af forebyggelsesmekanismerne.

Der er i dag regler på luftfart, søfart og i relation til havnesikring, og med Kommissionens forslag er man nu nået til landtransportområdet.

Forslaget er teknisk kompliceret, men det centrale er, at det bliver en frivillig ordning, hvor operatører selv kan vurdere, om de vil lade sig certificere - af medlemslandet - til det Kommissionen kalder "sikker operatør".

En status som "sikker operatør" dokumenterer operatørens evne til at undgå brud på sikringen af den del af forsyningskæden, han bærer ansvaret for. Fordelen ved at være "sikker operatør" bliver til gengæld, at man får tilladelse til at transportere sin fragt i henhold til andre lempeligere regler end



dem, der gælder for ”ikke-sikre operatører”.

Vi stiller os generelt positive over for tiltag på sikkerhedsområdet. Vi er imidlertid også opmærksomme på at man ved etablering af en fælles ramme i så vidt omfang som muligt skal tilstræbe at undgå unødvendige administrative byrder både på nationalt plan og på europæisk plan.

Forslaget har været forhandlet et par gange i Rådsarbejdsgruppen, og det er stødt på nogen modstand.

Bekymringerne går blandt andet på, om forslaget reelt giver merværdi.

Det andet forslag er en revision af 3. luftfartspakke. De tre forordninger i den såkaldte 3. luftfartspakke fra 1992 udgør grundlaget for det indre marked for luftfart.



Det har vist sig, at medlemsstaterne ikke fortolker og anvender forordningerne helt ens. For eksempel skal myndighederne kontrollere luftfartsselskabernes finansielle soliditet, men her er der ifølge Kommissionen forskel på, hvor strengt man går til værks i de forskellige medlemslande, og det skaber ulige konkurrencevilkår.

Kommissionen ønsker med revisionen at skrive de tre forordninger sammen til en enkelt. Desuden vil regelsættet blive tydeliggjort. Det indebærer blandt andet en stramning af reglerne for udstedelse og tilbagekaldelse af licens til luftfartsselskaberne og for leasing af luftfartøjer. Herudover ønsker man med forslaget at sikre, at billetprisernes sammensætning bliver mere gennemskuelig for passagererne.

Forslaget har endnu ikke været forhandlet i Rådet. Det forventes, at forhandlingerne starter her i løbet af



efteråret, og at sagen kommer op på det næste rådsmøde i december.