



Taleseddel til Folketingets Europaudvalg d. 16. marts 2007

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) d. 22. marts 2007.

Der er tale om et relativt lille rådsmøde, med kun 3 sager på dagsordenen. Disse sager forelægges til orientering.

Jeg vil også forelægge en sag til et tidligt forhandlingsoplæg. Det drejer sig om liberaliseringen af posttjenester, som jeg redegjorde for i udvalget den 8. december sidste år.

Endelig vil jeg nævne en række sager under punktet ”siden sidst”.

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

Den første sag på dagsordenen, som jeg vil nævne til orientering, er dagsordenens punkt 1, som drejer sig om



det civile satellit-navigationssystem Galileo

På Rådsmødet venter jeg, at der gives en status for forhandlingerne om koncessionskontrakten, samt at der vil være en orienterende debat.

Desuden ventes Rådet at bemyndige Kommissionen til at indgå forhandlinger med tredjelande om associeret medlemskab og deltagelse i Tilsynsmyndigheden.

Formandskabet har på sidste møde i Coreper oplyst, at man planlægger at drage konklusioner af Rådsmødedrøftelsen.

Formandskabet har fremført, at det centrale element i konklusionerne skal være, at det klart bør tilkendegives af Rådet, at den aftale, der blev indgået i 2005 om fordeling af opgaverne skal implementeres, og at virksomhederne i



den forbindelse hurtigst muligt skal oprette et egentligt konsortium, det vil sige et ”Galileo Operating Company”.

Hvis der ikke sker de nødvendige fremskridt mellem marts og juni, vil formandskabet lægge op til, at man på juni-rådsmødet drøfter alternative løsninger.

Jeg vil på Rådsmødet tilkendegive, at Danmark ønsker forhandlingerne afsluttet hurtigst muligt og støtte bemyndigelsen til Kommissionens forhandlinger med 3.-lande om deltagelse i Tilsynsmyndigheden.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenens punkt 2 om en bæredygtig transportpolitik og klimabeskyttelse inden for rammerne af rådskonklusionerne vedrørende Lissabonstrategien.



Rådet vedtog den 19. februar rådskonklusioner om transportsektorens bidrag til Lissabonstrategien. I konklusionerne udtaler Rådet sig i overensstemmelse med EU's energipolitiske mål til fordel for en transportpolitik, der skal reducere energiforbrug og emissioner, og dermed mindske transportens negative indvirkninger på klimaforandringer.

På rådsmødet skal jeg sammen med mine ministerkollegaer drøfte hvordan man får forbrugerne til at kræve mere energieffektive transportvalg og dermed støtter udviklingen.

Det tyske formandskab har til brug for debatten stillet 2 spørgsmål, der netop retter sig mod forbrugerne og valget af transporttype. Vi skal drøfte hvorledes man



- dels sikrer større kendskab til energieffektive og klimavenlige typer af vejtransport og
- dels hvordan vi ser på udviklingen af energiforbrug og emissioner inden for søtransport og transport ad indre vandveje og jernbaner.

Regeringen har tidligere tilkendegivet, at Danmark støtter EU's energipolitiske mål på transportområdet og på Rådsmødet vil jeg endnu engang bl.a. fremføre Danmarks synspunkter om støtte til reduktion af CO₂, mærkning af energiforbrugende produkter, støtte til den fælles indsats på området for biobrændstof samt udviklingen af kvotehandelssystem for luftfarten.

Også en bedre tilrettelæggelse af jernbanedriften med heraf følgende øgede passagertal kan bidrage til en bedre energieffektivitet og lavere emissioner.



Jeg vil også nævne, at anvendelsen af modulvogntog er et blandt mange måder til opnåelse af større energieffektivitet.

Den næste sag, jeg vil nævne til orientering, er dagsordenspunkt 3 om eksterne relationer på luftfartens område.

Her er der to sager på dagsordenen for Rådsmødet.

[EU-USA forhandlinger om luftfartsaftale]

Først vil Kommissionen rapportere om den seneste udvikling i forhandlingerne med USA om en fælles luftfartsaftale.

Parterne er nået til enighed om en aftaletekst, der skal udgøre første fase i etableringen af et åbent luftfartsområde mellem EU-landene og USA, og kommissæren vil anmode om Rådets godkendelse.



Aftalen vil fjerne alle restriktioner for markedsadgang og kapacitet for luftfartsselskaberne i EU og i USA. I den forbindelse har USA accepteret den vigtige bestemmelse om, at et EU-luftfartsselskab kan flyve til USA fra alle medlemslandene og ikke kun fra sit eget.

Samtidig får de europæiske luftfartsselskaber større muligheder for at investere i amerikansk luftfartsindustri, og der bliver bedre adgang til at indgå kommercielle aftaler mellem selskaberne.

Myndighederne i EU og USA vil i medfør af aftalen etablere et udvidet samarbejde om bl.a. flyvesikkerhed, konkurrencespørgsmål og miljøforhold.

Og endelig er der aftalt en fast plan for at fortsætte forhandlingerne med henblik på en yderligere liberalisering.



Danmark har hele tiden støttet, at der indgås en fælles luftfartsaftale med USA. Det foreliggende forslag er inden for rammerne af det mandat, Rådet gav til Kommissionen i 2003, og der er faktisk tale om en epokegørende begivenhed i international luftfart.

Med den nye aftale bliver medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med USA bragt i overensstemmelse med Traktaten. Det er en vigtig ting, for efter en afgørelse ved Domstolen i 2002 var der lagt op til alvorlige konfrontationer mellem Kommissionen og medlemslandene på dette punkt.

Den nye aftale med USA vil betyde forstærket konkurrence i flyvningerne over Nordatlanten, og den vil derfor blive til fordel for passager- og fragtkunderne. Det må også ventes, at den vil kunne danne model for luftfartsaftaler mellem EU og en del



andre lande, som måske vil kunne slutte sig til den foreliggende aftale på et senere tidspunkt.

Danmark vil på Rådsmødet tilslutte sig Kommissionens forslag eller eventuelle alternative fremgangsmåder i den form, der vil kunne opnås flertal for.

[overflyvninger over Sibirien]

Den anden sag på dagordenen for Rådsmødet er godkendelse af en aftale mellem EU og Rusland om afskaffelse af de særlige "royalty"-betalinger, som Rusland i mange år har forlangt fra udenlandske luftfartsselskaber, der vil overflyve Sibirien på vej mellem Europa og Fjernøsten.

Også dette spørgsmål har været præsenteret mange gange her i Udvalget.

Medlemslandene, herunder Danmark, har i mange år på bilateral basis forsøgt



at få fjernet disse urimelige betalinger, der ikke er i overensstemmelse med internationale bestemmelser, men det er ikke lykkedes.

For et år siden fik Kommissionen mandat til at forsøge, og der er nu enighed om en aftale, der gradvis afskaffer disse royalties til år 2014, og betyder, at eventuelle nye flyvninger indtil da intet skal betale.

For at undgå en stærk konkurrenceforvridning mellem EU-luftfartsselskaberne etablerer man på EU-siden en mekanisme, der i et vist omfang skal udligne selskabernes betaling af de russiske royalties indtil deres afskaffelse i 2014.

Det er glædeligt, at man nu endelig har fået russerne til at gå med til en normalisering af betalingen for overflyvning af deres land. Det vil på længere sigt kunne blive til fordel for



passagererne i form af flere forbindelser og lavere billetpriser.

Danmark vil på Rådsmødet kunne tilslutte sig forslaget i den form, der kan opnås flertal for, således at aftalen med Rusland kan underskrives.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 4 om liberalisering af posttjenester som jeg altså forelægger med henblik på et tidligt forhandlingsoplæg.

Ved min seneste forelæggelse, den 8. december 2006, tilkendegav jeg at ville tage et tidligt forhandlingsoplæg om postdirektivforslaget. Desuden nævnte jeg min hensigt om at inddrage ordførerne for partierne bag postforliget fra 2004 i et tæt forløb. Der er derfor blevet berammet ordførermøde herom hos mig den 23. marts 2007.

Forslaget om ændring af postdirektivet er, som tidligere oplyst, en videreførelse



af den gradvise liberalisering af fællesskabets indre marked for posttjenester, som startede i 1997. Det forslag, der ligger nu, indebærer, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009.

Forslaget indebærer derudover i hovedtræk:

- at medlemslandene fortsat skal sikre en god postbetjening, herunder mindst én omdeling og indsamling 5 dage om ugen for alle EU's borgere,
- at forbrugerne også skal have mulighed for at klage over private virksomheder, der tilbyder posttjenester,
- at der anvises en række muligheder, hvorpå befordringspligten eventuelt kan støttes økonomisk på områder, hvor den udgør en urimelig økonomisk byrde – for eksempel i tyndt befolkede randområder.



Mit forhandlingsoplæg er, at Danmark erklærer sin støtte til forslaget. Vi er fra dansk side positivt indstillet overfor fortsat liberalisering af postmarkedet.

Liberaliseringen skal ske under hensyn til forsyningsikkerheden, dvs., at de nuværende minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt fastholdes, og vi vil derfor arbejde for dette.

Fra dansk side vil vi også arbejde for, at forslaget ikke kommer til at indebære begrænsninger i medlemsstaternes mulighed for at tilrettelægge en national postservice, som tilfredsstiller brugernes behov.

Endelig vil vi fra dansk side arbejde for, at direktivet sikrer, at postmarkedet i EU er gennemsigtigt, herunder at der ikke opstår ulige konkurrencevilkår. Kriterierne for postvirksomhedernes adgang til markedet bør således være gennemsigtige og ikke udgøre unødige barrierer.



Ligeledes skal det sikres, at landenes eventuelle foranstaltninger med hensyn til at understøtte befordringspligten økonomisk ikke medfører ulige konkurrencevilkår.

Sagen forventes drøftet på et senere rådsmøde

Jeg vil afslutningsvis under punktet ”Siden sidst” kort orientere om en række initiativer, der er kommet siden sidst.

Udvalget har modtaget grundnotater på de fleste forslag, og jeg skal i øvrigt henvise til disse. Øvrige grundnotater følger snarest.

Der er kommet en meddelelse fra Kommissionen om Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene og retningslinjerne for transport i Europa og naboregionerne kaldet ”Wider Europe”.



Europa-Kommissionen ønsker at belyse transportinfrastrukturbehov udover EU's grænser, idet de transeuropæiske transportnet TEN-T stopper, hvor EU-medlemslande grænser op til tredjelande, herunder Rusland og Tyrkiet.

Kommissionen vil gå trinvist frem, dvs. i første fase tale med alle nabolande og afklare hvor stærk interessen og ønsket til at forpligte sig er. Kommissionen vil derefter komme med konkrete anbefalinger til det videre arbejde.

Næste punkt er Grønbog om satellitnavigationsapplikationer

Kommissionens grønne bog om satellitnavigations-applikationer drejer sig om anvendelse af Galileo-systemet. Galileo er "en infrastruktur", som kan udnyttes af brugere, men det kræver noget udstyr. Udstyret er i mange tilfælde ikke udviklet, men



Kommissionen giver alligevel i denne grøn bog sine bud på, hvilke områder der kan være relevante for brugere.

I september 2007 vil Kommissionen fremlægge en analyse af resultaterne af den offentlige drøftelse ledsaget af en handlingsplan med de praktiske foranstaltninger, der skal foreslås fra 2008.

Den næste sag jeg vil nævne er
Kommissionens forslag til direktiv om
indlandstransport af farligt gods.

Kommissionens forslag sigter på at ajourføre og samle gældende regler om indlandstransport af farligt gods - dvs. ved transport ad vej- og jernbane samt ved transport ad indre vandveje – i en enkelt retsakt.

Regeringen er umiddelbart positivt indstillet til denne regelforenkling, der blandt andet sigter på at forbedre sikkerheden og mindske de



miljømæssige risici, der er forbundet med transport af farligt gods.

Den næste sag jeg vil nævne er
Kommissionens forslag vedrørende
gensidig anerkendelse af certificering af
rullende materiel

Som led i skabelsen af et indre marked for jernbanetransport fremlagde Kommissionen i december forslag til ændringer af

- direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet,
- forordningen om Det Europæiske Jernbaneagentur og
- jernbanesikkerhedsdirektivet.

Hovedformålet med ændringsforslagene er at forenkle fællesskabsproceduren for godkendelse (certificering) af rullende materiel.



Hertil kommer nye regler om ansvar for vedligeholdelse af rullende materiel, at de to direktiver om interoperabilitet samles i en særskilt retsakt, og at der tilføjes yderligere tekniske og koordinerende opgaver til Det Europæiske Jernbaneagentur, bl.a. vedr. gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse.

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet forslagene sigter mod ensartede procedurer og gensidig anerkendelse af medlemslandenes tilladelser til ibrugtagning af rullende materiel.

Kommissionen har også siden sidst fremsat en "Lufthavns pakke". Pakken består af et direktivforslag vedrørende lufthavnstakster, en meddelelse om en handlingsplan for lufthavnskapacitet, effektivitet og sikkerhed samt en rapport om implementeringen af groundhandling-direktivet.



Formålet med ”Lufthavns pakken” er at imødegå de trængsels og kapacitetsproblemer i lufthavnene som den stigende lufttrafik kan give anledning til.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet til direktivforslaget og forslagene i handlingsplanen.

Den sidste sag jeg vil nævne i er Meddelelse om beskyttelse af Europas Kritiske energi- og transportinfrastruktur.

Regeringen støtter det overordnede mål om at sikre en forsvarlig beskyttelse af kritisk infrastruktur og ligeledes bestræbelserne på at fastlægge relevante kriterier, som kan være med til at identificere og udpege eventuel europæisk kritisk infrastruktur

Hermed er min redegørelse for det kommende Rådsmøde den 22. marts slut