



Samråd i Folketingets Trafikudvalg d. 7. december 2006

Taleseddel.

Jeg skal hermed forelægge transport og energidelen af rådsmødet d. 11.-12. december 2006.

Jeg vil forelægge to sager til forhandlingsoplæg i Europaudvalget. Det drejer sig om dagsordenspunkt 7 om eftermontering af spejle på tunge lastbiler og dagsordenspunkt 9 om udvidelse af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASAs forpligtigelser og kompetencer.

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

Den første sag på dagsordenen, som jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 7 om eftermontering af spejle på tunge lastbiler.



Jeg må sige, at jeg er godt tilfreds med denne sag, da den netop er fremsat af Kommissionen efter dansk opfordring. Det er overordentligt positivt, at medlemslandene har fået øjnene op for vigtigheden af at begrænse højresvingsulykker med lastbiler.

Formålet med forslaget er således at forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter ved at reducere de blinde vinkler på højre side af lastbiler.

Der eksisterer på nuværende tidspunkt allerede et obligatorisk EU-direktiv, der fra 2006/2007 kræver gode spejle på lastbiler, men der vil selvsagt gå en rum tid, før alle de ibrugværende lastbiler i EU er skiftet ud med nye, der er udstyret med spejle efter de skærpede regler. Kommissionen har derfor foreslået, at der stilles samme udsynskrav til ibrugværende lastbiler som til nye. Dette betyder for de fleste lastbiler, at der skal eftermonteres ekstra spejle.



Både i Danmark, Holland og Belgien er der allerede skærpede krav til ibrugværende lastbilers spejle. Forslaget indeholder derfor en undtagelsesbestemmelse for lastbiler, der allerede opfylder nationale bestemmelser i et af medlemslandene svarende til bestemmelserne i forslaget. Undtagelsen betyder, at forslaget ikke vil kræve ændring af de danske regler om spejle på lastbiler.

Regeringen mener på linje med Kommissionen, at det er af afgørende betydning, at der skabes et fælles europæisk regelsæt på dette område. Regeringen mener desuden, at dette direktiv i væsentlig grad vil forbedre trafiksikkerheden for de udsatte grupper i trafikken. Vi mener desuden, at direktivet vil være et vigtigt led i bestræbelserne på at opfylde Kommissionens målsætning om en halvering af trafikdræbte frem til 2010.



Kommissionen har utilsigtet formuleret undtagelsesbestemmelsen på en måde, så de danske regler rent faktisk skal ændres. Dog må de eksisterende danske regler vurderes som i overensstemmelse med direktivet, hvilket heldigvis også fremgår af den seneste tekst.

På rådsmødet venter jeg, at der vil være en diskussion af skæringsdatoen for ikraftsættelse af reglerne samt om overgangsbestemmelser. Det kan ikke udelukkes, at der også bliver en diskussion om, hvorvidt Danmark, Belgien og Hollands undtagelsesbestemmelser lever op til bestemmelserne i direktivet.

På den baggrund vil vi fra dansk side støtte forslaget eller det kompromis, der kan opnås enighed om - men dog på den betingelse, at undtagelsesbestemmelsen ændres, så danske lastbiler, der har eftermonteret spejle undtages fra direktivet på samme vilkår som lastbiler,



der opfylder nationale regler i Holland og Belgien.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 9 om EASA – det europæiske luftfartssikkerhedsagentur.

Sigtet med forslaget er at udvide EASAs kompetencer eksempelvis i forhold til at udstede certifikater.

De fælles regler i EASA forordningen vedrører luftfartøjer og organisationer, der designer, fremstiller eller vedligeholder luftfartøjer og luftfartøjsmateriel.

Med dette forslag søges forordningens område udvidet til også at omfatte regeludstedelse og certificering med hensyn til operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.



Kommissionen understreger, at en udvidelse af EASAs kompetencer på de nævnte områder er et vigtigt initiativ til forbedring af flyvesikkerheden, og tillige en fordel for konkurrencen på det indre marked.

Regeringen er overordnet set positivt stemt for forslaget under den forudsætning, at det nuværende sikkerhedsniveau og ICAO's regler opretholdes.

Regeringen lægger desuden vægt på, at de bedømmelsesorganer, der skal kunne udstede certifikater til piloter, der udfører fritidsflyvning undergives tilsyn af nationale myndigheder.

Der er i Rådets transportarbejdsgruppe blevet arbejdet grundigt med dette forslag, og det imødekommer på alle væsentlige områder de danske synspunkter.



På denne baggrund vil vi fra dansk side støtte forslaget og hovedprincipperne heri, og i øvrigt i den form, der kan opnås enighed om, idet vi lægger afgørende vægt på, at forslaget mindst opretholder ICAO's standarder.

Jeg vil nu redegøre for øvrige sager på dagsordenen.

Det første punkt jeg vil forelægge til orientering i Europaudvalget er dagsordenspunkt 4 om liberalisering af posttjenester.

På Rådsmødet ventes en første diskussion blandt ministrene.

Dette forslag er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, der i sin tid blev igangsat med vedtagelsen af det 1. postdirektiv i 1997. Forslaget indebærer, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009. Endvidere



fastholder forslaget medlemslandenes pligt til at sikre, at hele samfundet fortsat bliver betjent med gode posttjenester til overkommelige priser.

Dette skal ske ved bl.a., at beforderingspligten opfyldes ved udpegning af en eller flere beforderingspligtige virksomheder. Forslaget giver endvidere forbrugerne mulighed for også at kunne klage til en uvildig instans over andre postvirksomheder end den beforderingspligtige virksomhed.

Forslaget betyder, at medlemsstaternes pligt til at sikre, at hele samfundet kan betjenes med gode posttjenester, fastholdes. Det vil sige, at der skal forekomme mindst én omdeling og indsamling 5 dage om ugen for alle EU's borgere.

Forslaget giver mulighed for at støtte beforderingspligten på områder, hvor



denne udgør en urimelig økonomisk byrde for den eller de befordringspligtige postvirksomheder – for eksempel i tyndt befolkede randområder. Der kan altså anvendes en form for statsstøtte, offentligt udbud, kompensationsfond eller lignende.

Jeg vil på Rådsmødet hilse forslaget velkommen. Regeringen er generelt positivt indstillet til fortsat liberalisering af postmarkedet, og finder, at forslaget rummer en række fornuftige elementer, for eksempel et minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt. Vi vil arbejde aktivt for, at forslaget om fuld markedsåbning til sin tid udmøntes i bestemmelser, der vil sikre gennemsigtighed og at der fortsat i Danmark tilbydes en tilfredsstillende postservice.

Jeg kan i den anledning desuden oplyse, at jeg har planer om at tage et tidligt forhandlingsoplæg på sagen. Det vil sige



allerede i forbindelse med min næste transportforelæggelse i marts måned.

Det er desuden min hensigt allerede i januar at involvere alle ordførerne fra de partier, der var med i postforliget. Jeg finder det altså overordentlig væsentligt, at der i denne sag, køres et tæt løb, hvor alle forligspartierne inddrages i arbejdet.

Den næste sag jeg vil nævne er dagsordenpunkt 5 vedrørende det civile satellitnavigationssystem Galileo.

Under dette punkt vil Kommissionen informere Rådet om forhandlingerne om koncessionskontrakten, om relationer med tredjelande samt informere om Kommissionens grønbog vedrørende Galileo applikationer.

Kommissionen forventer, at man i løbet af september 2007 vil kende de vigtigste resultater af forhandlingerne, hvorefter Kommissionen vil forelægge en



sammenfattet rapport, der vil redegøre for risikodelingen mellem det private og offentlige engagement samt for fordelingen af de vigtigste rettigheder og pligter.

Det internationale samarbejde er et vigtigt element i Galileo-programmet, hvis konstellation med 30 satellitter lægger op til en global anvendelse. Man har derfor i løbet af de sidste 3 år indgået samarbejdsaftaler med en lang række lande – sidst har man haft drøftelser med Norge om samarbejde og anvendelse af Galileo.

Det er regerings hensigt at man på Rådsmødet tager Kommissionens informationer til efterretning.

Næste sag er dagsordenspunkt 6 om godslogistik i Europa.

Som jeg nævnte i forbindelse med forelæggelse af sagen i oktober måned,



så beskriver Kommissionens meddelelse de logistiske udfordringer Europa står overfor i dag. Væksten i transportsektoren medfører en stigende belastning af infrastrukturen og miljøet, og Kommissionen ønsker i den forbindelse at skabe intelligente løsninger.

Næstefter transport ad søveje og med jernbaner finder regeringen, at modulvogntog er en intelligent og gunstig transportform, der begrænser belastningen på både infrastruktur og miljø.

På dette rådsmøde forventes vedtaget rådskonklusioner. Konklusionerne vil netop nævne fortsat behov for forsøg med modulvogntog. Det præciseres dog ikke om det vil være på nationalt eller på internationalt niveau, men vi kan være godt tilfredse.



Kommissionen har i løbet af forhandlingerne tilkendegivet, at der også er fundet en løsning på fortsat anvendelse af 45 fods containeren, der jo er en sag, der har ligget Danmark stærkt på sinde. Kommissionen har netop udsendt et formelt papir herom.

Regeringen kan derfor overordnet støtte rådskonklusionerne.

Næste punkt er dagsordenspunkt 8 vedrørende eksterne relationer på luftfartens område

Rådet ventes at vedtage et forslag fra Kommissionen om at åbne forhandlinger om lufttransport med Ukraine. Hensigten er at inkorporere Ukraine i et fælles luftfartsområde, så denne aftale gradvist vil kunne erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Ukraine.



Danmark vil kunne tilslutte sig, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger med Ukraine på basis af forhandlingsdirektiver i den form, der vil kunne opnå flertal for.

På Rådsmødet vil Kommissionen endvidere informere om status på forhandlingerne med USA om etableringen af et åbent luftfartsområde.

Danmark vil tage Kommissionens status til efterretning og man vil kunne tilslutte sig eventuelle forslag om alternative fremgangsmåder i den form, der vil kunne opnås flertal for.

Et tredje sag under dette punkt vedrører forhandlingerne mellem EU og Rusland om overflyvning af Sibirien.

Det er her glædeligt, at der er blevet indgået en aftale med Rusland om gradvis udfasning af afgiften for at overflyve Sibirien.



Kommissionen vil informere Rådsmødet om bl.a. EU/Rusland-topmødet den 24.-25. november.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status i forhandlingerne til efterretning.

Sidste punkt i min forelæggelse for udvalget er dagsordenpunkt 11. Siden sidst: Trafiksikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur.

Denne sag skal ikke behandles på det kommende Rådsmøde, men jeg vil kort redegøre for sagen idet jeg i øvrigt henviser til grundnotatet, der er oversendt den 23. november.

Kommissionens formål med dette forslag har været at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier, uddannelse og information for at kunne forbedre trafiksikkerhedsniveauet.



I direktivet foreslås det således, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til forskellige former for trafiksikkerhedsindsatser før, under og efter vejanlæg etableres og ved rutinemæssige eftersyn. Det foreslås at disse procedurer etableres på det transeuropæiske transportnet.

Forslaget vil, hvis det vedtages uændret, betyde at velfungerende og forankrede systemer vedrørende bl.a. trafiksikkerhedsrevision og udpegning af sorte pletter, udviklet til danske forhold, vil skulle ændres. Forslaget vil således være ganske udgiftskrævende.

Regeringen har endnu ikke taget stilling til forslaget, men er på den baggrund umiddelbart skeptisk overfor en række af elementerne i forslaget.

Flere af medlemslandene, herunder flere af de store lande, mener i øvrigt, at



Kommissionen er gået for langt i detaljeringsgraden med dette direktiv.

Jeg vil vende tilbage til udvalget med yderligere til forslaget, når det – formodentlig under tysk formandskab – vil blive drøftet i Rådet.