



Taleseddel til brug for forelæggelse i Trafikudvalget d. 26. september 2007

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 1.-2. oktober.

I Europaudvalget vil jeg forelægge to sager til forhandlingsoplæg. Det drejer sig om dagsordenpunkt 1: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester og Dagsordenpunkt 3: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om en trafiksikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur.

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

Den først sag jeg vil nævne er dagsordenpunkt 1: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester



På det kommende rådsmøde, er det formandskabets ambition og forventningen, at der opnås politisk enighed, idet der nu ligger et kompromisforslag på bordet, hvor bl.a. Parlamentets ændringsforslag efter 1. læsning er afspejlet.

*Politiske
sonderinger
indledt med
postforligspartier
ne*

Jeg har forstået, at min forgænger allerede har indledt sonderinger om, hvordan den fulde åbning af postmarkedet, som postdirektivet vil medføre, kan tænkes gennemført i Danmark inden for de overordnede rammer, direktivforslaget udstikker.

*Effekten af fuld
markedsåbning*

Det er Kommissionens forventning, at en fuld markedsåbning vil have en række positive effekter såsom innovation, mere effektive postvirksomheder og resultere i bedre, mere moderne postydelser, som opfylder brugernes behov. Når det er sagt, må vi også se grundigt på, om der evt. er behov for nogle tilpasninger i sektoren.



***Forhandlings-
mandat nu
nødvendigt***

Som nævnt må der forventes opnået politisk enighed om postdirektivet på det kommende rådsmøde. Det er derfor nødvendigt, at Folketinget nu giver mandat til de drøftelser, der skal være på mødet.

***Europa-
parlamentets
holdning***

Et stort flertal i Europa-parlamentet vedtog i juli måned en udtalelse, hvor hovedpunkterne er:

***Udskydelse til
2011***

Fuld markedsåbning udskydes til 2011, det vil sige 2 år senere, end der er lagt op til fra Kommissionens side.

***Yderligere frist til
2013 til visse
lande***

Yderligere udsættelse til 2013 skal være mulig for visse lande. Det drejer sig om de nye medlemslande i Østeuropa, lande med særlige geografiske forhold samt lande med en lille befolkning og beskeden størrelse.

Det betyder ikke nødvendigvis, at Danmark også skal vente. Det vil vi i givet fald skulle drøfte i postforligs kredsen.



- Reciprocitet*** Postale operatører fra lande, der ikke har gennemført fuld liberalisering, må ikke operere i lande, der har åbnet markedet fuldt ud (såkaldt reciprocitet). Det vil bero på en juridisk vurdering, hvordan det skal udformes i praksis.
- Arbejdsforhold*** Det skal i tilladelser/licenser til postoperatørerne være muligt at stille krav om at leve op til minimumsstandarder for postarbejderes løn- og arbejdsvilkår. Formålet er at modvirke forringelser i forbindelse med den fri konkurrence.
- Retningslinier for beregning af omkostninger ved befodringspligt*** Ifølge Parlamentets udtalelse skal Kommissionen endvidere udarbejde retningslinier for beregningen af nettoomkostningerne ved befodringspligten. Formålet er at sikre lige konkurrencevilkår blandt operatørerne, hvis et land vælger at støtte befodringspligten økonomisk, samt at undgå overtrædelse af konkurrencereglerne.



Drøftelserne i Rådets postarbejdsgruppe er fortsat under det nuværende portugisiske formandskab, hvor Parlamentets ændringsforslag har været drøftet på en række møder.

Landenes holdning

Hovedtemaet har været tidspunktet for, hvornår den fulde åbning af postmarkederne gennemføres, og om der, som foreslået af Parlamentet, skal være mulighed for at få udskudt kravet om fuld markedsåbning yderligere nogle år.

En række lande hælder overvejende til, at der skal være én fælles dato. Her har været nævnt forskellige årstal fra 2009-2013.

Men der er også lande, som er enige med Parlamentet i, at gennemførelsen kan ske i to tempi, men hvor der er lidt forskellige årstal i spil.

2009 er fortsat Kommissionens bud. Dette støttes af flere lande, bl.a.



Tyskland, Storbritannien, Holland og Sverige.

***Rådsmøde og
forhandlings-
mandat***

Det har hele tiden været regeringens synspunkt, at 2009 kunne være et godt tidspunkt at åbne den resterende del af brevmarkedet. Og jeg hælder til, at det skal være et tidspunkt ikke så langt derfra.

Nogle lande behøver imidlertid lidt mere tid til at forberede sig. Hvis det kan bidrage til et kompromis, mener jeg ikke Danmark skal modsætte sig, at der i EU vedtages et tidspunkt, som kommer til at ligge senere end 2009, eventuelt i 2011, eller at visse lande på grund af særlige forhold kan vente yderligere en periode f.eks. til 2013.

Dansk holdning

På denne baggrund er den danske holdning, at vi er positivt indstillet over for fortsat liberalisering af postmarkedet.



Vi støtter en løsning, hvor fuld markedsåbning indføres i EU på det førstkommende tidspunkt, som der kan opnås enighed om i Rådet. Det betyder, at 2011/2013 kan komme på tale som det seneste tidspunkt for at gennemføre den fulde markedsåbning i alle lande.

Åbningen af markedet skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden, dvs. at vi vil arbejde for at de nuværende minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt fastholdes.

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 unødvendige barrierer.

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

Jeg vil godt understrege, at direktivet kommer til at lægge nogle meget brede rammer for, hvordan landene kan gennemføre markedsåbningen.

Udmøntningen af de regler, som vedtages i EU, vil som udgangspunkt foregå i de igangværende drøftelser med partierne bag postforliget fra 2004, og jeg ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde.

For så vidt angår dagsordenspunkt 3 om en trafiksikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur, er baggrunden for Kommissionens forslag, en målsætning om at få et fælles højt



sikkerhedsniveau på det overordnede europæiske vejnet.

Det foreslås, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til forskellige former for trafikikkerhedsindsatser før, under og efter vejanlæg etableres og ved rutinemæssige eftersyn.

Det drejer sig bl.a. om:

1) Trafikkerhedsvurderinger, som er en analyse af den trafikikkerhedsmæssige virkning af nye anlægsprojekter og større ændringer af eksisterende anlæg.

2) Trafikkerhedsrevisioner, som er et detaljeret systematisk og teknisk sikkerhedstjek af vejprojekter, der dækker alle stadier fra planlægning til det færdige projekt.

Og 3) trafikikkerhedsinspektioner, som er en regelmæssig



trafiksikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.

Flere af de i forslaget angivne teknikker anvendes allerede i Danmark. Danmark finder det positivt, at man med retningslinier vil hjælpe lande, der endnu ikke arbejder med eksempelvis trafiksikkerhedsrevision eller sort-plet bekæmpelse.

Danmark kan støtte forslaget i sin nuværende form, hvor der er taget hensyn tidligere danske forbehold vedr. forslagets detaljeringsgrad.

På den baggrund kan vi fra dansk side støtte det foreliggende forslag.

Udover sagerne til forhandlingsoplæg vil jeg også nævne en række sager til orientering. Det drejer sig om:

Dagsordenpunkt 2: Europæiske Satellit Radionavigations Programmer.



Jeg henviser til samlenotatet, hvor indholdet af en ny meddelelse fra Kommissionen kort er beskrevet, herunder et finansieringsbehov på 3,4 mia euro, ligesom hovedelementerne i et nyt ændringsforslag til forordning om gennemførelse af satellitprogrammerne er nævnt.

Materialet er Kommissionens reaktion på transportministrenes anmodning fra samlingen den 8. juni 2007, hvor man vedtog en resolution.

Af samlenotatet fremgår også, at programmerne for satellitnavigation omfatter dels det meget velkendte Galileo-program, dels et mindre program, der hedder EGNOS, som er en forløber for Galileo.

Egnos gør eksisterende GPS-signaler væsentligt mere præcise og vil ifølge planen fungere fra 2009, mens det verdensomspændende navigationsprogram Galileo skulle



kunne være på plads i 2013 ifølge Kommissionens seneste meldinger.

Materialet fra Kommissionen er kommet så tæt på Rådsmødet, at det reelt ikke har været muligt at substansdrøfte det i Coreper eller i Rådsarbejdsgruppen.

Forventningen til Rådsmødet den 2. oktober er derfor, at Kommissionen vil præsentere sin meddelelse. Herefter forventes Rådet, muligvis i et sæt konklusioner, at tilkendegive, at Kommissionens materiale udgør en passende basis for det videre arbejde – det vil sige indgående analyse af materialet og drøftelser både i transport-regi og i ECOFIN-regi.

Fra dansk side agter vi under Rådsmødet at notere os Kommissionens præsentation, og vi agter ligeledes at tilkendegive, at Kommissionens materiale udgør en passende basis for det videre arbejde.



Skulle der under Rådsmødet finde en egentlig debat sted, vil eventuelle danske debatindlæg holde sig inden for rammerne af de forhandlingsoplæg, som der ikke har kunnet konstateres flertal imod i Folketingets Europaudvalg. Det gælder i særlig grad forhandlingsoplægget fra mødet den 1. juni i år, hvor der bl.a. var fokus på en restriktiv og ansvarlig økonomisk tilgang, ligesom der var fokus på at arbejde for at friholde forskningspolitikken som finansieringskilde.

En endelig integreret beslutning om de europæiske satellitprogrammer vil først ske senere på året.

Der vil i nær fremtid blive oversendt nærheds- og grundnotater om Kommissionens materiale.

De næste sager til orientering er dagsordenpunkt 4: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets



jernbanesystem og dagsordenpunkt 5:
Forslag til Europa Parlamentets og
Rådets direktiv om ændring af
jernbanesikkerhedsdirektivet

Der er tale om 2 meget tekniske jernbaneforslag, som blev forelagt i Europaudvalget forud for sidste rådsmøde til forhandlingsoplæg.

Forslagene indgår i et bredere initiativ, der sigter på at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet.

Direktiverne om interoperabilitet skrives sammen i et fælles direktiv med henblik på regelforenkling.

Sikkerhedsdirektivet fastsætter nye regler om vedligeholdelse af rullende materiel. Disse regler giver mulighed for at vedligehold kan ske ved 3. part certificeret ved Trafikstyrelsen. Dette ændrer dog ikke ved den grundlæggende ansvarsfordeling i sikkerhedsdirektivet.

Det vil sige, at det er jernbanevirksomheden eller



infrastrukturforvalteren, der har ansvar for hhv. det rullende materiel og infrastruktur inkl. vedligeholdet heraf.

På Rådsmødet ventes der opnået generel indstilling. Regeringen støtter forslagene og den regelforenkling, der ligger heri.

Næste punkt til orientering er dagsordenpunkt 6: Relationer med 3. lande vedrørende eksterne relationer på luftfartens område.

På Rådsmødet vil formandskabet og Kommissionen orientere om resultaterne af den 36. generalforsamling i den internationale luftfartsorganisation ICAO [*udtales: ikao*].

Generalforsamlingen afvikles i Montreal her i de sidste ti dage af september.

Det vigtigste emne er spørgsmålet om begrænsning af CO₂-emissioner fra luftfartøjer.



På sidste Transportrådsmøde vedtog man et sæt konklusioner om, hvordan EU-medlemslandene skulle forholde sig på ICAO-konferencen i dette spørgsmål.

Linjen var, at EU-landene vil arbejde for, at ICAO i videst muligt omfang efterlever det ansvar, som følger af Kyoto-protokollen, således at der findes en global løsning på spørgsmålet om luftfartens CO₂-emissioner.

Herunder skal man gøre, hvad man kan, for at sikre, at ICAO engagerer sig i at fremme og udvikle anvendelsen af handel med emissioner i international luftfart.

Hvis det viser sig, at det ikke er muligt at nå videre på konferencen, vil EU's medlemslande være rede til at forbeholde sig deres stilling for at holde alle muligheder åbne på dette vigtige område.

På det forestående Rådsmøde vil der blive orienteret om konferencens



resultater, og Danmark vil kunne tage denne orientering til efterretning.

Rådet ventes endvidere at vedtage et forslag fra Kommissionen om at åbne forhandlinger om en luftfartsaftale med Canada. Hensigten er at inkorporere Canada i et fælles luftfartsområde, så denne aftale gradvis vil kunne erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Canada.

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

Sidste punkt, som jeg vil nævne til orientering er Dagsordenpunkt 7, som er en meddelelse fra Kommissionen om en handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne.

I meddelelsen fremgår det, at den fortsatte vækst i lufttrafikken gør det nødvendigt at overveje, hvordan man i



fremtiden vil sikre den nødvendige kapacitet i lufthavnene.

Kommissionen foreslår en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet samt udvikling og implementering af omkostningseffektive teknologiske løsninger.

På rådsmødet ventes der vedtaget rådskonklusioner, hvori Rådet anerkender Kommissionens ønske om at bidrage til en bredere erfaringsudveksling mellem medlemslandene, men samtidig står fast på, at lufthavnskapacitet ikke bør være EU-reguleret.

Danmark kan støtte rådskonklusionerne.

Tak