

Taleseddel til brug for forelæggelse i Folketingets Trafikudvalget d. 3. april 2008

Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for rådsmødet den 7. april.

I Europaudvalget vil jeg i alt forelægge 9 sager, hvoraf de 5 er til forhandlingsoplæg.

Med henvisning til det fremsendte samlenotat er de 5 sager til forhandlingsoplæg:

- Dagsordenpunkt 1: Adgang til markedet for international godskørsel
- Dagsordenpunkt 2: Adgang til vejtransporterhvervet
- Dagsordenpunkt 3: Adgang til markedet for buskørsel
- Dagsordenpunkt 5: Civil satellitnavigationssystem Galileo



- Dagsordenpunkt 7: Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

De første sager jeg vil nævne er dagsordenpunkterne 1-3, den såkaldte vejtransportpakke, om adgangen til markedet for international godskørsel samt adgangen til vejtransporterhvervet og markedet for buskørsel.

Forslagene har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne, der gælder på området. Forslagene skal forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen, sikre lige og fair konkurrencevilkår og styrke trafiksikkerheden.

På det kommende rådsmøde forventes formandskabet at forelægge fremskridtsrapporter på de tre forslag.

Hovedindholdet i adgang til markedet for international godskørsel er blandt andet, at der lægges op til en enkel og klar definition af "cabotagekørsel".



Cabotagekørsel er som bekendt adgang til at udføre intern transport af gods i en medlemsstat, hvor man ikke er hjemmehørende.

I dag er reglen for cabotagekørsel, at den kun må udføres ”midlertidigt”. Dette har givet anledning til uensartet anvendelse i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår en definition, hvor der inden for syv dage efter en international transport må udføres op til tre cabotagekørsler.

Denne definition har allerede været genstand for intensive forhandlinger, og det er min vurdering, at det er en balanceret løsning, som Danmark kan støtte.

Vi vil desuden arbejde for, at det vil blive muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem.



Kommissionen foreslår desuden, at cabotagekørselsordningen efter en tid tages op til revision med henblik på en mulig afregulering, hvilket vi fra dansk side støtter.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget vil på den baggrund være, at man fra dansk side:

- støtter sigtet med forslaget, der overordnet set har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international godskørsel.
- støtter hovedformålet med en administrerbar definition af cabotagekørsel, idet der lægges vægt på, at der ikke i praksis sker en begrænsning i adgangen til cabotagekørsel.
- lægger vægt på, at der ikke skabes ekstra administrative byrder for både myndigheder og erhvervet.
- støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt



forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.

Det andet forslag i vejpakken er dagsordenpunkt 2 om adgang til vejtransporterhvervet

Forslaget omhandler de betingelser som virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve erhvervet. Der foreslås blandt andet en styrkelse af det harmoniserede regelsæt vedrørende betingelserne for etablering, økonomi, faglige kvalifikationer og vandel.

Kommissionen foreslår, at vognmænd ikke skal blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, såfremt de allerede har erhvervede rettigheder til vejtransporterhvervet (de såkaldte grandfather rights). Danmark støtter, at allerede etablerede danske vognmænd ikke skal blive omfattet af et bebyrdende prøvekrav.



Derudover foreslås det, at myndighederne skal afdække, hvorvidt en ansøger til vejtransporterhvervet er kendt i en eller flere medlemsstater for overtrædelser af vejtransportlovgivningen. Det vil sige, at der vil skulle foretages en automatisk høring i samtlige 26 medlemsstater.

Regeringen finder, at en systematisk høring vil være administrativ byrdefuld for både myndigheder og virksomheder. Regeringen lægger derfor vægt på, at høring alene foretages, når der er mistanke om, at ansøgeren i forvejen er kendt i en af medlemsstaterne.

Forslaget foreslår desuden at der indføres elektroniske registre, der skal sikre en bedre overvågning og opfølgning af kontrol med virksomheder, samt forbedre procedurer for samarbejdet mellem medlemsstaterne.



Mit forhandlingsoplæg til
Europaudvalget er på den baggrund at
Danmark:

- støtter forslaget, der overordnet set skal præcisere de eksisterende regler for adgangen til vejtransporterhvervet og supplere dem, således at de anvendes mere ensartet og effektivt.
- lægger vægt på, at der ikke stilles unødige krav til vejtransportvirksomhederne, og at de ikke genererer ekstra administrative byrder for både myndigheder og erhvervet.
- støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, således at det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, ligesom



administrative byrder bør
minimeres.

- lægger vægt på, at vognmænd med allerede erhvervede rettigheder til vej-transporterhvervet (de såkaldte grandfather rights) ikke vil blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, når forordningen træder i kraft.
- arbejder aktivt for, at der altid skal foretages en proportionalitetsvurdering, når det skal afgøres, hvorvidt en virksomheds overtrædelser af vejtransportlovgivningen skal medføre fortabelse af god skik og dermed godkendelsen til erhvervet.

Det sidste forslag i vejpakken er dagsordenpunkt 3 om adgang til markedet for international buskørsel,

Forslaget svarer i indhold i vidt omfang til forslaget om adgang til markedet for international godskørsel.



Forslaget forslår blandt andet indført, at proceduren for ansøgning om international rutekørsel forenkles, hvilket vi fra dansk side støtter.

Kommissionen foreslår, at en eksisterende tilladelse til international rutekørsel kan suspenderes eller inddrages, hvis den truer levedygtigheden af en rute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.

Regeringen betvivler hensigtsmæssigheden i dette forslag.

På den baggrund vil mit forhandlingsoplæg i Europaudvalget være at Danmark:

- støtter sigtet med forslaget, der overordnet set har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international buskørsel.



- støtter forslaget om en strømlinet og forenklet godkendelsesprocedure for international rutekørsel.
- lægger vægt på, at der ikke skabes ekstra administrative byrder for såvel myndigheder som erhvervet.
- støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.
- arbejder for, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt. udgår, idet man betvivler det hensigtsmæssige i, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.



Det næste forslag til forhandlingsoplæg er dagsordenpunkt 5: Civil satellitnavigationssystem Galileo.

Galileo er en sag, som mine forgængere gentagne gange har forelagt for udvalget.

Det nye i sagen er, at Kommissionen i efteråret 2007 kom med et forslag om ændring af det oprindelige forordningsforslag.

Forslaget afspejler den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen er opgivet, og at Det Europæiske Fællesskab har overtaget gennemførelsen af denne fase

Det nye forslag omfatter hele Egnos-programmet, som skal sættes i drift i 2009. Egnos fremstår, sammen med Galileo, som et af de to hovedelementer i den europæiske politik for satellitnavigation. Når Egnos er færdigetableret vil systemets drift ifølge Kommissionen kunne varetages af den private sektor i henhold til en offentlig



tjenesteydelseskontrakt indtil 2013, hvorefter systemet kan integreres i Galileo.

Endelig har forslaget til formål at forbedre den offentlige styring af programmerne.

På rådsmødet i november 2007 vedtog vi et sæt rådskonklusioner, som definerer de generelle principper for det offentliges styring af projektet og kontrakttildeling.

Disse konklusioner har været udgangspunktet for arbejdet med forordningsteksten.

Det slovenske formandskabet regner med, at der kan opnås enighed om forordningsteksten på rådsmødet den 7. april 2008.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er at:



at Danmark generelt arbejder for at tilgodese danske industriinteresser og myndighedsinteresser, herunder at projektets organisatoriske del falder på plads og ligger i mere faste rammer.

Danmark skal også arbejde for, at Rådskonklusionerne fra 29. november 2007 indarbejdes i forordningsforslagets tekst.

Mere specifikt lægges der vægt på, at man fra dansk side:

- Arbejder for en klar fordeling af ansvaret mellem Kommissionen, ESA, medlemsstaterne og Rådet.
- Arbejder for, at november-rådskonklusionernes krav om, at mindst 40 % af den aggregerede værdi af aktiviteterne skal i konkurrerende udbudsprocedure indgår i forordningsteksten. Skulle dette krav være i modstrid med markedsforholdene på et eller flere områder, kan Danmark indgå i



løsninger, der tager højde for disse særlige markedsforhold.

- Støtter, at der sker en reduktion i GSA´s ansvarsområde.
- Støtter en afbalanceret deltagelse af alle medlemsstaterne i de forskellige faser af projektet samtidig med, at der drages maksimal fordel af den åbne konkurrence.
- Støtter, at Kommissionen skal være fuldt ansvarlig for styringen af de europæiske satellitnavigationsprogrammer og overvåge programmet tæt samt løbende orientere de politiske beslutningstagere.
- Danmark vil endvidere arbejde for, at de kompetencer, den viden og de investeringer, der er oparbejdet og gjort i udviklingsfasen udnyttes maksimalt i den såkaldte FOC-fase (produktionsfasen).



Helt overordnet vil Danmark under alle omstændigheder kunne tilslutte sig forordningsforslaget i den form, hvorom der kan opnås enighed.

Det næste sag, er dagsordenpunkt 7: Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer også kaldet CRS-systemer.

CRS-systemer er et edb-teknisk led mellem flyselskaber og rejsebureauer, som bruges til oplysninger om fartplaner og ledige sæder m.v. samt til billetreservation.

For tyve år siden besluttede man i EU at regulere disse systemer, fordi de var ejet af store luftfartsselskaber, og der derfor var risiko for misbrug til skade for konkurrencen. Der var tale om en meget detaljeret regulering.

Siden da har forholdene for reservation af flybilletter ændret sig væsentligt, ikke mindst pga. forbrugernes mulighed for at købe direkte på internettet, uden om



bureauerne. Desuden er CRS-systemerne nu i langt mindre grad ejet af luftfartsselskaberne selv.

Kommissionen har derfor foreslået en betydelig forenkling af bestemmelserne på CRS-området. Herved vil man øge konkurrencen mellem systemerne, men samtidig bevare den grundlæggende beskyttelse mod misbrug, og man vil fortsat sikre forbrugerne objektiv information.

Senest om fem år skal Kommissionen fremlægge en rapport om, hvordan de nye bestemmelser har virket.

Jeg finder, at det er et udmærket forslag, Kommissionen har fremlagt, og regeringen støtter forslaget.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er at Danmark:

- lægger vægt på, at der med henblik på at modvirke misbrug af konkurrencemæssig stilling fortsat skal være særlige



bestemmelser om relationerne mellem CRS-systemer og luftfartsselskaber (såkaldte moderselskaber), der ejer andele i eller delvis kontrollerer CRS-selskaber

- arbejder for, at bestemmelserne om, hvordan oplysninger i CRS-systemerne skal fremstå på skærmen i rejsebureauer m.v., fortsat medvirker til overskuelighed i præsentationen

- lægger vægt på, at forordningens bestemmelser udformes, så jernbaneforbindelser som angivet får mulighed for bedre eksponering i CRS-systemerne

- lægger vægt på, at der sker en vurdering af anvendelsen af forordningen senest fem år efter dens ikrafttræden

- i sidste instans støtter forslaget i den form, der kan opnås enighed om.



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

Dagsordenpunkt 4: Et banenet med fortrinsret for godstrafik

Baggrunden for dagsordenpunktet er en meddelelse fra Kommissionen fra efteråret 2007, der blev præsenteret som en del af en større godstransportpakke.

Kommissionens målsætning med forslaget er at forbedre afviklingen af grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet.

Kommissionens meddelelse peger på en række muligheder for 1) etablering af godskorridorer, 2) Forbedring af godskorridorerne servicekvalitet, 3) Forbedring af godstogskorridorerne kapacitet, 4) Regler for fortrinsret til godstrafik ved kanaltildeling, 5) Prioritering af godstrafik ved driftsforstyrrelser samt 6) undersøgelse



af finansieringskilder der målrettes jernbanegodstrafikken.

Kommissionens meddelelse indeholder således ganske vidtrækkende ideer til fremme af godstransporten.

Regeringen er generelt positiv over for at Kommissionen sætter forholdene omkring international jernbanegodstrafik på dagsordenen i en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer.

Regeringen er ligeledes positiv overfor en koordineret indsats overfor jernbanens kapacitet for internationale godstog.

Visse af idéerne i Kommissionens meddelelse stiller regeringen sig imidlertid skeptisk overfor. Det drejer sig bl.a. om at give fortrinsret til international godstrafik i forhold til passagertrafik.



Hvis Danmark i forbindelse med køreplanlægning og driftsforstyrrelser ville skulle give godstog fortrinsret overfor passagertog, kunne det få den konsekvens, at vi blev nødt til at skære ned på passagertrafikken, hvis banekapaciteten ikke måtte være tilstrækkelig.

På rådsmødet den 7. april er der fremlagt et sæt rådskonklusioner, hvori det bl.a. understreges, at man skal fremme udviklingen af et jernbanenet, der letter effektive strømme af international godstrafik samt støtter initiativer, der har til hensigt at stimulere konkurrencen i jernbanesektoren med fokus på at øge forståelsen for markedets behov og styrke dens fordele.

Jeg støtter dette udkast til rådskonklusioner, der ventes vedtaget på rådsmødet.

Næste punkt til orientering er
dagsordenpunkt 6: Lufthavnsafgifter



Formålet med forslaget om lufthavnsafgifter er at skabe rammerne for, at større lufthavne i EU kan konkurrere mod hinanden på et mere ensartet grundlag.

Forslaget styrker også luftfartsselskabernes position overfor lufthavnene idet det sikrer konsultationer mellem lufthavne og luftfartsselskaber forud for takstfastsættelsen. Desuden giver forslaget mulighed for, at luftfartsselskaberne kan indbringe lufthavnenes takstfastsættelse for en klageinstans.

Fra dansk side er vi positive overfor forslaget, og ser forslaget som et vigtigt bidrag til at understøtte effektiv lufthavnsdrift i Europa til gavn for både luftfartsselskaber og passagerer.

Forslaget blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne forud for rådsmødet i november 2007, hvor der blev givet forhandlingsmandat.



Siden rådsmødet i november har Europa-Parlamentet vedtaget en stribe ændringsforslag, som er ganske vidtgående, og som Rådet vil skulle behandle i forbindelse med 2. læsning af forslaget.

På rådsmødet ventes Rådet at bekræfte den generelle indstilling, der blev opnået om forslaget i november 2007 som politisk enighed.

Næste sag til orientering er
Dagsordenpunkt 8: Det fælles luftrum
(Single Sky)

I 2004 vedtog Rådet og Europa-Parlamentet en lovgivningspakke om det fælles europæiske luftrum.

Som en del af denne pakke skal Kommissionen evaluere anvendelsen af lovgivningen om det fælles luftrum og periodisk aflægge rapport for Europa-Parlamentet og Rådet.



I december 2007 præsenterede Kommissionens den første rapport om gennemførelsen samt en vurdering af behovet for videreudvikling af det fælles luftrum.

Rapporten peger bl.a. på at der er skabt en retlig og institutionel ramme for det fælles luftrum og en adskillelse mellem luftfartstjenester og regulering.

Rapporten peger desuden på en række forhold der er endnu er i gennemførelsesfasen samt at nogle forhold kun udviser beskedne fremskridt.

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum og hilser det velkomment, at Kommissionen har udarbejdet en statusrapport om arbejdet.

Regeringen har gennem de seneste mange år lagt overordentlig stor vægt på gennemførelsen af det Fælles Europæiske Luftrum. Vedtagelsen af



regelsættet var en topprioritet under det danske EU-formandskab i 2002. I Danmark er alle de initiativer, der skal gennemføres, sket inden for tidsfristerne. Og vi gør, hvad vi kan, for at presse på for en hurtig implementering i europæisk regi.

Forud for rådsmødet er der udarbejdet et udkast til rådskonklusioner om rapporten.

Fra dansk side har vi arbejdet for at rådskonklusionerne fokuserer på en præstationsmæssig og paneuropæisk tilgang til implementeringen af det fælles luftrum, og at de fremhæver SESAR's betydning og herunder ikke mindst industriens bidrag til SESAR-arbejdet.

På rådsmødet ventes der vedtaget rådskonklusioner om forslaget.

Danmark kan støtte rådskonklusionerne.



Det sidste punkt til orientering er også en luftfartssag nemlig dagsordenpunkt 9: En bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning.

Kommissionen udsendte i januar 2008 en meddelelse om en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning.

Ifølge meddelelsen er der bl.a. på grund af udvidelsen af EU's kompetencer inden for luftfartssikkerhed og sikring, behov for på EU-niveau at regulere almen- og forretningsflyvningen.

Generelt mener jeg at det er et godt forslag.

Der er forud for rådsmødet udarbejdet et udkast til rådskonklusioner. Danmark arbejder for at det direkte fremgår af rådskonklusionerne, at EU vil sikre, at almen- og forretningsflyvning altid overholder ICAO's krav om luftfartssikkerhed,



samt at det direkte fremgår, at almen- og forretningsflyvning bør bidrage med sin andel af løsningen på miljøområdet, ikke mindst for så vidt angår CO₂-emissioner.

Rådskonklusionerne ventes vedtaget på rådsmødet.

Tak