

## Taleseddel til brug for forelæggelse i Folketingets Trafikudvalg d. 24. marts 2009

---

Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for Rådsmødet den 30. marts 2009.

I Europaudvalget vil jeg i alt forelægge 9 sager, hvoraf fire af sagerne er til forhandlingsoplæg.

Jeg vil lægge ud med de sager, der er på Rådsmødedagsordenen. Der er ingen af disse sager, der er til forhandlingsoplæg i Europaudvalget.

Afslutningsvis vil jeg forelægge yderligere fire forslag, som alle er til forhandlingsoplæg i Europaudvalget. Det er kun ét af dem der er på dagsordenen for Rådsmødet, og det er som et evt.-punkt – de andre er forslag, som Kommissionen har fremsat siden det forrige Rådsmøde den 9. december sidste år, og som der nu er påbegyndt forhandlinger om.

Men først vil jeg forelægge dagsordenpunkterne for Rådsmødet den 30. marts.



Eurovignet-  
direktivet

---

Dagsordenpunkt 1 vedrører forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Det kaldes også Eurovignet-direktivet.

Jeg har allerede redegjort for dette direktivforslag i udvalget tidligere. Kort fortalt er forslaget et led i en grøn transportpakke og skal gøre det muligt for de medlemslande, der ønsker det at opkræve afgifter svarende til de såkaldte 'eksterne omkostninger' i form af luftforurening, støj og trængsel.

Jeg henviser til det samlenotat, som Udvalget har modtaget.

Forslaget blev ikke vedtaget på Rådsmødet i december og der er stadig fortsat flere udeståender i forhandlingerne. Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet til politisk drøftelse og forventes heller ikke denne gang at blive vedtaget.



Drøftelsen vil tage udgangspunkt i to temaer, som er sendt til medlemslandene. Dels indførelsen af en trængselsafgift og dels øremærkning af afgiftsprovenuet, som er de to væsentligste udeståender.

Jeg vil til denne drøftelse fremføre de danske synspunkter i tråd med det forhandlingsmandat jeg fik i Europaudvalget i forbindelse med Rådsmødet i december.

For så vidt angår en indførelse af en trængselsafgift, så støtter Danmark dette, men arbejder for, at en indførelse også omfatter en lignende trængselsafgift for andre vejbrugere.

For så vidt angår en øremærkning af afgiftsprovenuet, så er Danmark principielt imod dette.

Marco Polo II

Jeg vil nu gå videre til dagsordenpunkt 2, som er et ændringsforslag til Marco Polo-støtteprogrammet, som har til formål at give midlertidig støtte til



projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje.

Ændringsforslaget indebærer nogle mindre tiltag, der har til formål at gøre støtteprogrammet mere effektivt.

Baggrunden for forslaget er, at Kommissionens analyser viser, at Marco Polo II-programmet sandsynligvis ikke vil opnå det fastlagte mål i relation til skifte af transportform fra vejtransport til jernbanetransport, søtransport eller indre vandvejstransport målt i tonkilometer.

Kommissionen vil forbedre programmets effektivitet gennem en række mindre tiltag, der bl.a. skal gøre det lettere for mindre virksomheder at søge om støtte og at tærskelen målt i tonkilometer for deltagelse i programmet sænkes. Kommissionen vil desuden forhøje støttebeløbet til det enkelte projekt. Endelig vil Kommissionen forenkle de administrative procedurer for deltagelse i programmet.



Det er regeringens generelle holdning, at man bør begrænse tilskud til erhvervslivet og i stedet skabe bedre rammebetingelser. Det er dog samtidig regeringens holdning, at der er behov for at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer for dermed at gøre det europæiske transportsystem mere sammenhængende, effektivt og bæredygtigt.

Regeringen støtter derfor hensigten med Kommissionens ændringsforslag om at effektivisere Marco Polo-programmet.

ITS-  
handlingsplan

Dagsordenpunkt 3 vedrører Kommissionens meddelelse om en handlingsplan for en synkroniseret udbygning af intelligente transportsystemer (ITS) inden for EU's vejtransport. Handlingsplanen har til formål at fremskynde, harmonisere og koordinere udbygningen af ITS på vejområdet og etablere kontaktoverflader til ITS anvendt inden for andre transportformer.



Det er Kommissionens vurdering, at ITS, vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, men at ITS i dag tages i brug for ukoordineret og uden klar harmonisering på tværs af medlemsstaterne.

Der er fremlagt et udkast til Rådskonklusioner om meddelelsen, hvori der lægges op til, at Rådet vil støtte målsætningen i meddelelsen og anerkende behovet for at fjerne de barrierer, der forhindrer en EU-dækkende ibrugtagning af ITS, herunder en lovgivnings- og/eller en standardiseringsindsats dér, hvor der er behov for det.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens meddelelse, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafiksikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.



Regeringen har dog nogle generelle betragtninger i forhold til Rådskonklusionerne

Det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres.

Det bør desuden fremgå af Rådskonklusionerne, at omkostningseffektivitet skal være styrende for ibrugtagningen af ITS, dvs. at alle tiltag skal gøres til genstand for en grundig analyse og vurdering.

Rådskonklusionerne forventes at blive vedtaget på Rådsmødet.

ATM-  
masterplan

Dagsordenpunkt 4 handler om luftfartspakken. Her har Kommissionen fremlagt en meddelelse om en masterplan for lufttrafikstyring. Masterplanen skal tegne udviklingen og implementeringen af den samlede pakke, der består af forordningerne om



EASA og SES II, som jeg som bekendt forelagde for udvalget i december sidste år.

Masterplanen medfører et skifte fra luftrumsbaserede operationer til operationer baseret på kortest mulig flyvevej.

Der vil desuden være en samordnet planlægning, så alle parter der berøres af afviklingen af flytrafikken fra afgangsgate til ankomstgate, kan planlægge deres aktiviteter på grundlag af resultater, som systemet vil frembringe.

Masterplanen vil dertil medføre nye teknologier, der vil gøre navigationen under flyvningen mere præcis og dermed kan udnytte kapaciteten i luftrummet og lufthavne maksimalt.

Regeringen er generelt positiv over for masterplanen og mener, at denne vil være et godt udgangspunkt for





gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

Der foreligger på baggrund af Kommissionens meddelelse et udkast til en rådsbeslutning, hvori Rådet godkender ATM-masterplanen, samt et udkast til Rådsresolution vedrørende godkendelse af masterplanen.

Luftfarts-  
aftale med  
Canada

Dagsordenpunkt 5 drejer sig om Kommissionens forslag om at indgå en luftfartsaftale med Canada. Rådet bemyndigede i 2007 Kommissionen til at indlede forhandlinger med Canada og der foreligger nu et udkast til en aftale.

Aftalen skal afløse medlemslandenes – herunder Danmarks – bilaterale luftfartsaftaler med Canada.

Regeringen støtter principielt den igangværende proces mod større liberalisering i international civil luftfart og støtter det foreliggende forslag.



Man vil derfor fra dansk side støtte den foreliggende aftale.

---

De næste fire punkter jeg vil forelægge er alle til forhandlingsoplæg i Europaudvalget. Det første punkt er et forslag, som Kommissionen netop har fremsat og som den ønsker at behandle på Rådsmødet. De næste tre punkter er ikke på dagsordenen for dette Rådsmøde, men er forslag som Kommissionen har fremsat siden det sidste Rådsmøde i december sidste år.

Regler for  
tildeling af  
ankomst- og  
afgangstider i  
lufthavne

Det første forslag er et forslag, som Kommissionen netop har fremsat og som den ønsker at få behandlet på dette Rådsmøde. Det er et evt.-punkt, men Kommissionen ønsker sagen hastebehandlet, hvorfor jeg forelægger det til forhandlingsoplæg for Europaudvalget.

Forslaget er en revision af en gældende forordning om tildeling af ankomst- og



afgangstidspunkter – de såkaldte slots – i Fællesskabets lufthavne. Den nuværende forordning giver luftfartsselskaberne ret til at videreføre slots fra fartplanssæson til fartplanssæson, hvis de har udnyttet mindst 80 pct. af de tildelte slots. Denne regel kaldes også ”use it or lose it”-reglen.

I den nuværende økonomiske krise er det for mange selskaber nødvendigt at reducere trafikbetjeningen, men for ikke at miste slots vil de være nødt til at opretholde ulønsom beflyvning.

Kommissionen foreslår, at kravet om udnyttelse af mindst 80 pct. af de tildelte slots suspenderes midlertidigt, for sommersæsonen 2010 målt i forhold til sommersæsonen 2009.

I forslaget ligger en afvejning mellem hensynet til kontinuitet, forsyningssikkerhed og forretningsmæssig sikkerhed på den ene side, og ønsket om dynamik og større konkurrence på den anden side.



Regeringens holdning er, at i der i stedet for en fuldstændig suspension af "use it or lose it"-reglen eksempelvis stilles krav om udnyttelse af en mindre procent af de tildelte slots end de normalt gældende 80 pct. Derved vil det ikke blive muligt for et luftfartsselskab at ophøre helt med anvendelsen af en række slots og samtidig bevare retten til de pågældende slots, men det vil være nødvendigt for selskabet at opretholde en vis anvendelse.

Ifølge høringssvaret fra Airport Coordination Denmark, der koordinerer tildelingen af slots i Danmark, vil en sådan metode i øvrigt være langt lettere at håndtere for koordinatorene rent praktisk.

Mit forslag til forhandlingsoplæg i Europaudvalget vil på denne baggrund være:

- at man fra dansk side arbejder for en vedtagelse af forslaget, men således, at der ikke gives



mulighed for luftfartsselskaber til at ophøre helt med anvendelsen af slots uden at miste de pågældende slots,

- men at man fra dansk side i sidste instans vil kunne tilslutte sig forslaget idet der lægges vægt på den klare tidsafgrænsning i suspensionen af reglerne.

Konkurrence-  
baseret  
godstransport

Det andet forslag jeg vil forelægge er et forordningsforslag om konkurrencebaseret godstransport. Det er et forslag, der har til formål at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende godstransport i EU.

Forslaget er blevet behandlet tre gange i Rådets landtransportarbejdsgruppe.

Forslaget indebærer bl.a., at medlemslandene skal etablere såkaldte godskorridorer, som skal omfatte særlige



jernbanestrækninger gennem medlemsstaterne samt ”strategiske terminaler”, som skal være placeret ved godskorridorerne. Godskorridorerne har til formål at skabe et sammenhængende grænseoverskridende transportnet i EU.

Forvaltningen af en godskorridor varetages af et til formålet oprettet styreorgan, som etableres som en uafhængig retlig enhed – evt. som en europæisk økonomisk firmagruppe.

Forslaget indeholder også begrebet ”prioriteret gods”, som ifølge forslaget er særligt tidsfølsomt gods, der bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid. Indførelsen af ”prioriteret gods” betyder bl.a., at godskorridorens styreorgan skal reservere den nødvendige kapacitet på banenettet til dette ”prioriterede gods”.

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens ønske om at forbedre jernbanegodstrafikkens konkurrenceevne. Ved at flytte en større andel af godstransporten til jernbane



kan man opnå betydelige miljømæssige forbedringer ligesom det vil have en positiv effekt på trængselsproblemer på vejnettet.

Det er dog samtidig regeringens opfattelse, at dette forslag indeholder nogle meget vidtrækkende tiltag, herunder tiltag som regeringen må stille sig afvisende over for.

Det er for regeringen vigtigt at slå fast, at disponeringen af det statsejede og finansierede banenet er en national opgave, og at det derfor er uacceptabelt, at det foreslåede nye styreorgan får status af økonomisk firmagrube, med de retlige konsekvenser det indebærer.

Det er desuden regeringens holdning, at en indførelse af "prioriteret gods" vil påvirke afviklingen af den nationale passagertransport i markant negativ retning. Der er allerede med samme formål oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene om køreplanlægningen og



trafikafviklingen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Regeringen er dog positiv over for, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af ”strategiske terminaler”. Regeringen er ligeledes positiv overfor, at der skabes transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er derfor følgende:

- At man fra dansk side lægger afgørende vægt på:
  - At disponeringen af det statsejede og finansierede banenet forbliver en national opgave.





- at det foreslåede styreorgan ikke får status som "en europæisk økonomisk firmagrube" med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf
- at forslaget del, der omhandler "prioriteret gods", hvorefter godstransport under visse forhold skal gives fortrinsret i forhold til passagertransport, udgår eller ændres markant
- at man fra dansk side i øvrigt vil arbejde for:
  - at skabe transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af "strategiske terminaler",
  - at skabe transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede



netvejledninger,  
forretningsbetingelser for brug  
af terminaler og etablering af  
tilgængelige  
kvalitetsindikatorer,

- at styrke det allerede eksisterende samarbejde mellem infrastrukturforvaltere i nabolandene om køreplanlægning og trafikafvikling i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Buspassage-  
rers rettig-  
heder

Det næste forslag jeg vil forelægge for udvalget handler om buspassagerers rettigheder.

Forslaget har til formål at sikre tilstrækkelig beskyttelse af buspassagerers rettigheder, herunder handicappede og bevægelseshæmmede passagerer.



Forslaget er blevet behandlet én gang i Rådets arbejdsgruppe.

Forslaget indeholder regler på fem overordnede områder:

1. Forordningen skal sikre beskyttelsesniveau og harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar
2. Der fastsættes regler, der forhindrer diskrimination på baggrund af handicap eller nedsat mobilitet i forbindelse med bestilling af en busrejse eller ombordstigning
3. Der fastsættes regler, der forpligter busselskaberne i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser
4. Der fastsættes regler, der skal sikre en tilstrækkelig informering af passagerer samt behandling af klager



## 5. Medlemsstaterne skal desuden udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen

Regeringen er umiddelbart positivt indstillet over for alle tiltagene i forordningen med undtagelse af det, der drejer sig om rettigheder for handikappede og bevægelseshæmmede passagerer.

Regeringen er enig i, at det er vigtigt, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig servicetrafik i videst muligt omfang og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt.

Regeringen vurderer dog, at den gældende danske ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede giver mulighed for en særlig tilpasset dør-til-dør transport for bevægelseshæmmede, som er betydelig mere attraktiv end de krav til handicappede og bevægelseshæmmedes



adgang til bustransport, som  
Kommissionen foreslår.

Det er desuden forbundet med store omkostninger at gøre busser og busstationer handicapvenlige, og det er derfor vurderingen, at midlerne kan bruges bedre ved i stedet at bibeholde den danske særordning med individuel handicapkørsel.

Det er regeringens holdning, at der bør indføres lignende fritagelses- og dispensationsmuligheder, som de muligheder, der er i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Disse dispensations- og fritagelsesmuligheder indebærer, at indenlandsk personbefordring med jernbane kan fritages fra forordningen i 5 år med mulighed for yderligere fritagelse i yderligere fem år to gange. Samt at der er mulighed for permanent at fritage personbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.



Regeringen noterer sig, at kravene om kompensation ved forsinkelser på busrejser af en varighed over 3 timer, i en dansk kontekst stort set alene er relevant for fjernbusruter. Disse drives kommercielt som et frit erhverv, og regeringen vil derfor udtrykke bekymring over at introducere en ny – og potentielt omkostningsforøgende – regulering af erhvervet.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er på den baggrund at Regeringen:

- Støtter princippet i, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig service bustrafik i videst muligt omfang og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt.
- Lægger afgørende vægt på, at medlemslandene får mulighed for at opretholde eller justere nationale



regler for befordring af bevægelseshæmmede, hvis disse regler tilgodeser bevægelseshæmmedes rettigheder og muligheder for befordring bedre end de af fællesskabet foreslåede regler på busområdet.

- Lægger vægt på, at der åbnes for en mulighed for permanent at fritage busbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.
- Lægger vægt på at minimere de omkostningsforøgende tiltag for fjernbuserhvervet, da der er tale om et frit erhverv.

ITS-direktiv

Det fjerde og sidste forslag, som jeg vil forelægge udvalget er Kommissionens forslag til direktiv om rammerne for ibrugtagningen af ITS i medlemsstaterne.

Jeg har tidligere i dag forelagt Kommissionens forslag til en ITS-



handlingsplan og formålet med de to forslag er det samme. Direktivet er endnu ikke blevet behandlet i Rådets arbejdsgruppe.

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens forslag, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafiksikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

På en række punkter synes der dog fortsat at være behov for en præcisering af forslaget. Det bør f.eks. gøres klart, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt f.eks. et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne.

Regeringen er generelt positiv over for etableringen af eCall, der gør det muligt for trafikanter, der vil betale ekstra for sikkerhed, at købe et køretøj med eCall. Regeringen kan dog ikke støtte





obligatorisk indførelse af eCall. Regeringen finder, at det som udgangspunkt bør være op til den enkelte medlemsstat om man ønsker at facilitere systemet og op til den enkelte borger at tage stilling til, om eCall-systemet ønskes installeret.

Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er derfor, at regeringen vil:

- Arbejde for en præcisering af behovet for at klargøre, hvilke typer af vejdata, medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt fx et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne.
- Arbejde for, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning fx i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.
- Arbejde for, at det præciseres i direktivet, om det er



medlemsstaterne alene eller Kommissionen, der skal vurdere behovet for ibrugtagning af ITS.

- Tilkendegive vigtigheden af, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres.
  - Tilkendegive, at man støtter indførelse af eCall, men at indførelsen i de enkelte medlemslande skal være frivillig.
-