



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato **5 JAN. 2010**
Dok.id
J. nr. 121-36
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 494 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 494:

Ministeren bedes tilsende udvalget talepapiret fra besvarelsen af TRU alm. del - samrådssp. D (rådsmøde på transportområdet).

Svar:

Der henvises til det vedlagte talepapir: "Taleseddel til brug for forelæggelse i Folketingets Trafikudvalg d. 10. december 2009". Det bemærkes, at det talte ord gælder.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Taleseddel til brug for forelæggelse i Folketingets Trafikudvalg d. 10. december 2009

Jeg skal hermed forelægge transportde-
len af dagsordenen for rådsmødet den
17. december 2009.

I Europaudvalget vil jeg i alt forelægge
syv sager. Alle sagerne forelægges til ori-
entering.

<i>Buspassagerers rettigheder</i>
--

Jeg vil starte med dagsordenpunkt 1,
som er forordningsforslaget om buspas-
sagerers rettigheder.

Europaudvalget gav mig i marts 2009 et
forhandlingsmandat til forslaget.

Forslaget er på dagsordenen til politisk
enighed og har været forhandlet inten-
sivt frem mod rådsmødet.

Hovedproblemstillingen har været an-
vendelsesområdet.

På de seneste møder i arbejdsgruppen
har formandskabet arbejdet med forslag
om et anvendelsesområde, der som ud-



gangspunkt omfatter alle former for bus-transport, men som giver mulighed for at undtage lokal-, by- og regionaltrafik fra størstedelen af forordningen undtagen de mere generelle bestemmelser. Løsningen minder om den, som er anvendt for togpassagerers rettigheder.

Flere lande har udtrykt velvilje overfor denne tilgang og kan acceptere at regional og lokal transport i et vist omfang er omfattet. Andre lande mener fortsat, at anvendelsesområdet bør begrænses yderligere. Danmark er blandt de lande, som ønsker at anvendelsesområdet bør begrænses til national og international bustrafik, således at lokal og regional bustrafik undtages.

Jeg er dog indstillet på at overveje eventuelle kompromisløsninger, som i hovedtræk imødekommer det danske synspunkt om at fritage busbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.

I sin nuværende udformning tilgodeser forslaget desuden vores ønske om at



kunne bevare nationale regler for befordring af bevægelseshæmmede, idet specialkørsel der alene kan anvendes af bestemte persongrupper er undtaget fra forordningen.

ITS-direktivet

Den næste sag er dagsordenpunkt 2 vedrørende direktivforslaget om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejområdet.

Jeg fik i marts 2009 forhandlingsmandat til forslaget.

Kort sagt er formålet med direktivet, at fremskynde og koordinere anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransport, herunder vejtransportens grænseflader til andre transportformer.

Målet er via ITS at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer.



Sagen har været længe undervejs, men nu er landene begyndt at nærme sig enighed.

På de forhold der har været vigtige for Danmark er forslaget desuden blevet præciseret. Blandt andet fremgår det nu direkte af direktivforslaget, at fællesskabslovgivningen vedrører specifikationer og standarder, mens det er op til medlemsstaterne selv at vurdere, i hvilket omfang de vil implementere ITS.

Der er desuden taget højde for, at de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, ikke skal ændres som følge af direktivet.

Det er min forventning, at Rådet kommer frem til politisk enighed om forslaget på mødet. Der arbejdes fortsat mod at opnå en 2. behandlingsløsning med Europa-Parlamentet inden årets udgang, som det er anført i samlenotatet. Der er stadig en del udeståender før dette vil kunne opnås.



*Revision af
forvaltnings-
strukturen for
Galileo og Egnos*

Den næste sag er dagsordenspunkt nr. 3 om revisionen af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo).

Jeg har tidligere orienteret om denne sag forud for rådsmødet i juni i år.

Galileo-programmet er som bekendt det fælles europæisk satellitnavigationssystem, der er under udvikling og som skal indeholde 30 satellitter og et antal jordstationer.

Forordningen om forvaltningsstrukturen for EGNOS- og Galileo-programmet er fra 2004.

Med revisionen sker der en tilpasning af forordningen til de nye strukturer, der er fastlagt i den seneste forordning om programmet fra 2008, hvor Kommissionen overtog den forpligtelse, som det tidligere var tænkt at private investorer skulle have haft.



Det drejer sig altså om at bringe forordningen fra 2004 i overensstemmelse med forordningen fra 2008.

Der er således primært tale om en administrativ ændring, der ikke har indholdsmæssig effekt for programmet.

Det er min forventning, at der kan opnås generel indstilling til forslaget på rådsmødet.

Rådskonklusioner om en bæredygtig fremtid for transport

Det næste dagsordenpunkt jeg vil forelægge for udvalget er et udkast til rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse om Fremtidens transport.

Jeg orienterede om denne sag forud for rådsmødet i oktober, hvor meddelelsen blev præsenteret og der var en orienterende debat om sagen i Rådet.

På det forestående møde forventes der vedtaget rådskonklusioner om meddelelsen og bl.a. på denne baggrund ventes Kommissionen at fremlægge en ny Hvidbog om EU's transportpolitik i 2010.



Hvidbogen vil indeholde konkrete forslag i relation til en fælles transportpolitik frem til 2020.

Det foreliggende udkast til konklusioner lægger bl.a. vægt på de fremtidige udfordringer i form af klimaforandring, globalisering, aldring, knaphed på fossile brændstoffer og urbanisering.

Konklusionerne peger bl.a. på:

- Anerkendelse af behovet for bedre udnyttelse af alle transportformer og bedre samordning af transportformerne som nøgleelementer i et bæredygtigt, miljøeffektivt og velfungerende transportsystem
- En opfordring til Kommissionen til yderligere at fremme et fuldt integreret multimodalt transportsystem, især gennem revision af TEN-T-politikken og med vægt på forbindelserne til nabolande og -regioner



- Erkendelse af at princippet om internalisering af eksterne omkostninger bør finde anvendelse for alle transportformer og at prissætning af transport bør udvikles yderligere

Formandskabets ønske har været at sende et klart signal til Kommissionen om hvilke områder der skal arbejdes med frem for et sæt konklusionerne, der indeholder alt for mange detaljer.

Dette synes at være opnået, og Danmark kan støtte udkastet til rådskonklusioner.

*Fælles principper
for opkrævning af
luftfartssikker-
hedsafgifter*

Den næste sag er forslaget om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter.

Jeg fik forud for rådsmødet i oktober i år forhandlingsmandat til forslaget.

Direktivforslaget har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af afgifter til dækning af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed i EU's lufthavne.



Det er stadig regeringens holdning, at der ikke er behov for forslaget. Dette skal ses i lyset af, at der i 2008 blev opnået enighed om et direktiv vedr. *generelle* regler for opkrævning af afgifter i EU's lufthavne.

Regeringen mener at eventuelle særlige regler for opkrævning af sikkerhedsafgifter, skal indarbejdes i det gældende direktiv, og således også kun finde anvendelse på større lufthavne, dvs. lufthavne på over 5 mio. passagerer årligt.

Regeringen går ind for regelforenkling og for at lette de administrative byrder for erhvervslivet og ønsker derfor ikke at påføre mindre danske lufthavne omkostninger og administrative byrder ved indførelse af et afgiftssystem kun for sikkerhedsafgifter.

Udover Danmark har flere lande stillet spørgsmål ved behovet for forslaget.

Blandt medlemslandene har der desuden været enighed om, at anvendelses-



området i det foreliggende forslag er for bredt, og at anvendelsesområdet for et eventuelt direktiv skal svare til anvendelsesområdet for direktivet vedr. generelle regler for opkrævning af afgifter i lufthavne.

Forslaget er sat på dagsordenen til Generel indstilling. Der udestår stadig en del arbejde før dette kan opnås. Jeg vil i dette arbejde henholde mig til det mandat, som udvalget har givet mig.

**Samarbejdsaf-
tale med ICAO**

Den næste sag er dagsordenspunkt 6 om at give Kommissionen mandat til på Fællesskabets vegne at forhandle en samarbejdsaftale mellem Fællesskabet og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Hensigten er at skabe et mere formaliseret samarbejde mellem de to organisationer med det formål, at man på den ene side sikrer, at europæiske interesser kommer i betragtning i ICAO, og på den anden side giver ICAO og organisationens medlemslande bedre mulighed for at drage nytte af udviklingen på luftfartsområdet i EU.



Dette finder regeringen meget fornuftigt, og jeg forventer, at vi på rådsmødet vedtager mandatet.

Forhandlingssituationen for anden fase af luftfartsaftalen med USA

Den sidste sag på rådsmødedagsordenen er også en luftfartssag. Det drejer sig om en statusrapportering for forhandlingerne mellem Kommissionen og USA om anden fase af en luftfartsaftale mellem EU og USA.

Kommissionen fik i 2003 mandat af Rådet til at forhandle om en samlet luftfartsaftale mellem EU og USA med henblik på omfattende integrering og liberalisering af den civile luftfart i hele området.

En første fase af aftalen blev underskrevet i 2007 og har været anvendt siden marts 2008. Det indgår i aftalen, at der skal forhandles videre om en anden fase, der skal indeholde yderligere integrering og liberalisering.



Det er hensigten at indgå en sådan anden fase-aftale inden udgangen af 2010.

Forhandlingerne om anden fase af aftalen har i vidt omfang drejet sig om at udvide mulighederne yderligere på en række af områder, der blev forhandlet i den første fase. Der drejer sig bl.a. om ejerskab i og kontrol med luftfartsselskaber, om leasing af luftfartøjer med besætning, om flyvesikkerhed og om miljøspørgsmål.

Kommissionen vil på det kommende rådsmøde præsentere en fremskridtsrapport om sagen.

Siden sidst

Jeg vil nu gå til dagsordenspunktet "Siden sidst", hvor der er to sager, som jeg gerne vil orientere udvalget om.

Den første sag er et forordningsforslag om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart. Forslaget blev fremsat den 29. oktober, og der er oversendt grundnotat til udvalget om sagen.



Kommissionens forslag har til hensigt at ajourføre og modernisere de væsentligste bestemmelser i det eksisterende direktiv om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart.

Et af formålene er desuden at fremme det frivillige samarbejde yderligere mellem medlemslandenes havarikommissioner ved at udvikle et såkaldt europæisk netværk af havarikommissioner samt at oprette nogle centrale funktioner til at understøtte dette.

Forslaget forventes behandlet under det spanske formandskab næste år.

Den anden sag, som jeg vil orientere om under siden sidst, er en meddelelse fra Kommissionen om en handlingsplan for bytrafikken.

Der er også oversendt grundnotat til udvalget om denne sag.



I handlingsplanen formulerer Kommissionen en række forslag til praktiske foranstaltninger, der skal imødekomme bytrafikkale udfordringer for EU's byer.

Foranstaltningerne handler bl.a. om emner som opfordring til vidensdeling og energibæredygtighed i byer.

Regeringen er grundlæggende af den holdning, at regional og lokal infrastrukturplanlægning bør reguleres af medlemsstaterne og noterer derfor med tilfredshed Kommissionens tilbageholdende tilgang i handlingsplanen.

Regeringen er dog positiv over for Kommissionens ønske om at fungere som facilitator og koordinator af informationsudveksling og best practice mellem medlemsstaterne.

- Meddelelsen har ikke været behandlet i arbejdsgruppen, og det er uklart, om den vil blive taget op af det kommende formandskab.

TAK