

Taleseddel til forelæggelse i Folketingets Trafikudvalg den 7. oktober 2010

Jeg skal hermed fremlægge transportsagerne på dagsordenen ved rådsmødet for transportministrene den 15. oktober 2010.

Der er fire sager på dagsordenen og de vil alle blive forelagt Europaudvalget til orientering.

Eurovignet-
direktivet

Den første sag jeg vil fremlægge er forslaget om ændring af Eurovignetdirektivet. Forslaget vedrører muligheden for vejafgifter på tunge godskøretøjer i forhold til deres eksterne omkostninger. Det vil sige afgifter baseret på køretøjernes miljø- og støjforurening samt trængselsspørgsmål.



Det oprindelige Eurovignet-direktiv blev vedtaget i 1999 og senere ændret i 2006. I 2008 fremsatte Kommissionen det nuværende forslag til ændring af Eurovignet-direktivet og Regeringen fik i december 2008 forhandlingsmandat i Folketingets Europaudvalg.

Hidtil har det alene været muligt at lade vejafgiften afspejle omkostningerne for infrastrukturen. Det vil sige omkostningerne forbundet med godstransporten til anlæggelse, vedligeholdelse og drift af infrastruktur.

Kommissionen ønsker med sit forslag at give mulighed for, at vejafgiften også kan afspejle tunge godskøretøjers eksterne



omkostninger hvad angår støj,
luftforurening og trængsel.

For at sikre en ensartet anvendelse af en sådan afgift, indeholder det nuværende forslag en række regler der fastsætter fælles principper og mekanismer for afgiften.

Forhandlinger om Kommissionens forslag har imidlertid ligget stille siden det tjekkiske EU-formandskab i 2009. Belgien forsøger nu at genåbne forhandlingerne med et kompromisforslag, som vil danne udgangspunkt for forhandlingerne på rådsmødet.

Hovedpunkterne i det belgiske kompromisforslag er, at



trængselsafgiften udgår som en selvstændig ekstern afgift. I stedet foreslår man at tage højde for trængselsspørgsmålet ved give mulighed for, at vejafgiften kan variere mellem myldretid og mindre travle perioder.

Derudover lægger Formandskabet op til, at man fjerner obligatorisk øremærkning af afgiftsprovenuet til transportformål fra forslaget. Et flertal af landene har været imod en sådan øremærkning, hvilket hidtil har blokeret for vedtagelse.

Det foreslås også i kompromisforslaget, at køretøjer der opfylder fremtidige EURO-normer for luftforurening, før de bliver obligatoriske, fritages for den eksterne afgift på luftforurening.



Endeligt indgår det i Formandskabets kompromisforslag, at visse bilag til forslaget skal kunne reguleres i komitologiprocedure. Der er dog bred enighed blandt landene om, at dette ikke bør gælde fastsættelsen af afgiftsniveauer.

Det er Regeringens generelle holdning, at der skal være en passende balance mellem person- og godstransport på den ene side og hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet på den anden side.

I forhold til Formandskabets kompromisforslag er Regeringen indstillet på at lade trængselsafgiften erstatte med en tilladelse til at øge



variation af vejafgiften i forhold til myldretiden. Dermed kan trængselshensynet varetages samtidig med at det samlede afgiftsniveau ikke øges.

Regeringen er desuden enig i Formandskabets tilgang med hensyn til at fjerne den obligatoriske øremærkning af afgiftsprovener til transportformål fra forslaget.

Fra Regeringens side lægges der vægt på de miljømæssige forbedringer der følger af direktivet. Man vil derfor arbejde for, at køretøjer der mindst opfylder EURO 5-normen fritages for luftforureningsafgifter.



Det belgiske formandskab forventes at behandle sagen på Rådsmødet den 15. oktober med henblik på politisk enighed. Der forestår dog en del arbejde for at nå dertil.

Luftfartsaftale
med Brasilien og
generelt luftfarts-
mandat

Den næste sag jeg vil fremlægge er
Luftfartsaftalen med Brasilien.

EU og Brasilien er tidligere blevet enige om en såkaldt horisontal luftfartsaftale hvor alle medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler under et blev ført i overensstemmelse med Traktaten.

Den horisontale luftfartsaftale mellem EU og Brasilien indebar blandt andet, at Europæiske luftfartsselskaber kan oprette ruter til Brasilien fra alle EU-lande og ikke kun fra deres hjemland.



Med Kommissionens forslag ønsker man at gå et skridt videre. Formålet er at udvide markedsadgangen og investeringsmulighederne yderligere samt at etablere et samarbejde om luftfartssikkerhed, miljø og konkurrenceregler.

Regeringen arbejder for, at Kommissionen gives mandat til forhandlinger med 3. lande om luftfartsaftaler, der er så liberale som muligt, og at aftalerne kommer til at indeholde bestemmelser om at fly fra tredjelande skal overholde EU's miljølovgivning, og at fly fra tredjelande skal overholde de gældende europæiske bestemmelser for passagerrettigheder.



Regeringen er positiv overfor at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger med Brasilien.

Formandskabet forventes at sætte Kommissionens mandat vedrørende luftfartsaftalen med Brasilien på dagsordenen til vedtagelse.

Handlingsplan
om applikationer
til GALILEO

Den næste sag som jeg vil omtale er Kommissionens forslag til handlingsplan vedrørende applikationer for det globale satellitnavigationssystem.

Handlingsplanen blev fremsat i juni 2010.

Hensigten med handlingsplanen er at sikre, at den infrastruktur der etableres med de satellitbaserede navigationssystemer, GALILEO og



EGNOS, udnyttes bedst og hurtigst muligt af de relevante sektorer.

Der tegner sig et billede af, at medlemslandene kan støtte et sæt rådskonklusioner, der blandt andet betoner nødvendigheden af at fokusere på, at der skabes tillid til anvendelse af EGNOS og GALILEO hos brugere og i industrien, og at europæisk industri investerer i udvikling af relevante og efterspurgte tjenester.

Regeringens overordnede holdning til handlingsplanen er, at de meget betydelige investeringer, der er forbundet med udviklingen af EGNOS og GALILEO, skal udnyttes bedst og hurtigst muligt.



Regeringen støtter således en målrettet handlingsplan for udviklingen af satellitbaserede tjenester.

Det er vigtigt for regeringen, at man fokuserer på at udvikle tjenester der reelt kan begå sig i forhold til konkurrerende tjenester. Dette betyder, at man fokuserer udviklingen indenfor de sektorer, hvor der kan identificeres klare økonomiske, sociale og samfundsmæssige fordele.

Strategi for
fremtidens
transport 2010-
2020

Den sidste sag jeg vil fremlægge for Trafikudvalget omhandler drøftelsen af strategien om fremtidens transport.

Det belgiske formandskab har sat sagen på dagsordenen til rådsmødet med henblik på en politisk drøftelse.



Kommissionen forventes at fremsætte hvidbogen for fremtidens transport i december 2010, og formandskabet ønsker på rådsmødet en indledende drøftelse af temaet.

Formandskabet har udsendt et kort debatoplæg som baggrund for drøftelsen. Her anmodes medlemslandene om at tage stilling til:

- 1) De overordnede prioriteterne for at sikre en bæredygtig fremtid for det europæiske transportsystem samt;
- 2) Hvilke skridt der kan tages for at sikre anvendelsen af ny teknologi til dette formål.

Regeringen ser frem til Kommissionens Hvidbog om fremtidens transport.



Regeringen finder det afgørende, at EU's fremtidige transportpolitik bidrager til at skabe et grønt transportsystem som på samme tid sikrer mobiliteten. Dette bør blandt andet ske ved at arbejde for en mere effektiv udnyttelse af kapaciteten på tværs af alle transportformer.

I forlængelse af vores nationale målsætninger om at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken, anbefales det fra dansk side, at kollektiv trafik får høj prioritet i fremtidens europæiske transportnetværk.

I lyset af, at den samlede godsmængde vurderes at stige, er det desuden vigtigt, at omfanget af godstransport med



jernbane og nærskibsfart øges betydeligt i forhold til det nuværende niveau.

På samme tid skal vi dog erkende, at landtransport også fremover vil være dominerende over korte afstande. Det er derfor vigtigt, at lastbiler er så effektive, sikre og miljøvenlige som muligt. I lyset af dette er det Regeringens holdning, at forsøgene med modulvogntog, der har vist sig både miljøvenlige og sikre, bør udvides.

Endeligt er der Regeringens holdning, at udvikling og anvendelse af intelligente transportsystemer bør spille en væsentlig rolle inden for alle transportformer i den fremtidige transportpolitik.



Tak for opmærksomheden