

Det talte ord gælder



Talepunkter til brug i Trafikudvalget den 9. juni 2011 vedr. rådsmødet den 16. juni 2011

Indledning Jeg skal hermed forelægge dagsorden for rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 16. juni 2011.

Jeg vil i alt forelægge fem sager for udvalget, og så vil jeg gerne nævne en enkelt sag under "siden sidst".

Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde Dagsordenspunkt 1 drejer sig om Kommissionens direktivforslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Jeg forelagde sagen for udvalget forud for rådsmødet i december 2010, hvor sagen kort forinden var blevet præsenteret af Kommissionen.

Forhandlingerne om forslaget har stået på længe, da det er en meget omfattende og teknisk sag, og der er fortsat mange udeståender.

Det ungarske formandskab går dog optimistisk til sagen og har sat den på



dagsordenen for rådsmødet til ”generel indstilling”.

Kommissionens målsætning med direktivet er at bidrage til, at der skabes et egentligt indre marked for jernbanesektoren.

Regeringen er generelt positiv over for forslaget om en sammenskrivning af de nuværende direktiver under første jernbanepakke til ét direktiv, ligesom regeringen er positivt indstillet i forhold til de dele af forslaget, der vedrører forenkling, præcisering og modernisering.

Regeringen må dog konstatere, at mange af Kommissionens forslag til nye regler ikke kan forventes på en effektiv måde at adressere de problemer, som der er i den danske og europæiske jernbanesektor.

Regeringen finder, at der generelt skal ske en forenkling af direktivforslagets artikler og bilag med henblik på at skabe klare og enkle regler for



jernbanesektoren, og at der alene indføres nye tiltag, hvis de kan forventes at føre til flere passagerer eller mere gods.

Regeringen vil arbejde for, at forslaget om at præcisere reglerne om regnskabsadskillelse ikke medfører uforholdsmæssigt store administrative byrder.

Vi vil arbejde for, at der sker en afklaring af, hvordan man skal beregne infrastrukturafgifterne.

Regeringen finder desuden, at der bør sikres lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer, herunder også i forbindelse med indførelse af eventuelle miljøafgifter.

Regeringen vil desuden arbejde for, at brugen af delegerede retsakter begrænses mest muligt.

For regeringen er det endvidere vigtigt, at EU ikke regulerer eller griber ind i



konfliktretten på arbejdsmarkedet.
Heller ikke i forbindelse med
fastsættelse af minimumsserviceniveau i
tilfælde af eventuelle strejker.

Regeringen mener, at tilsynsorganet ikke
i væsentligt omfang skal tillægges
politikformulerende opgaver.

Angående forslaget vedrørende
betingelser for adgang til
jernbanerelaterede tjenesteydelser har
Kommissionen forklaret, at forslaget
skal forstås som, at
jernbanevirksomheder, som skal stille en
servicefacilitet til rådighed for andre
jernbanevirksomheder, kan kræve
behørig leje for brugen af faciliteten eller
vil have mulighed for at sælge faciliteten
til den pågældende jernbanevirksomhed.

Vi vil fra dansk side lægge vægt på:

- at der sker en reel forenkling og
modernisering af reglerne – og ikke en
yderligere bureaukratisering af
jernbanesektoren,



- at fokus for direktivforslaget i langt højere grad og mere direkte skal være, at tiltrække flere passagerer og mere gods til jernbanen,
- at forslaget om en ”udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen” skal kunne indpasses i et dansk system med årlige finanslove og flerårige politiske aftaler,
- at Kommissionens overvågning af jernbanemarkedet ikke medfører en uforholdsmæssig stor administrativ byrde for aktørerne i sektoren, og
- at reglerne om adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser ikke formuleres, så de hæmmer jernbanevirksomhedens interesse i at investere i servicefaciliteter.

Vi vil desuden fra dansk side lægge afgørende vægt på:



- at tilsynsorganet ikke i væsentligt omfang tillægges politikformulerende opgaver, og
- at anvendelsen af delegerede retsakter ikke kommer til at omfatte væsentlige spørgsmål vedrørende kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere, krav vedrørende omkostninger og udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastrukturen, samt spørgsmål vedrørende konflikt og strejkeret.

Hvidbog om
fremtidens
transportsystem

Den næste sag – dagsordenspunkt 2 – drejer sig om Kommissionens hvidbog for fremtidens transportsystem, som formandskabet har sat på dagsordenen til politisk drøftelse.

Hvidbogen præsenterer Kommissionens syn på fremtidens transport, og de nøgleforanstaltninger der vurderes at være nødvendige. En hovedmålsætning er, at reducere afhængigheden af olie og



reducere udledningen af drivhusgasemissioner med 60 pct. i 2050 i forhold til 1990-niveau uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil.

For at opnå hovedmålsætningen præsenteres 10 delmål og 40 forskellige initiativer, der er relateret til udviklingen af det indre marked på transportområdet, teknologi og adfærd, infrastruktur og finansiering og EU's eksterne dimension.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at EU har behov for en konkurrencedygtig og effektiv transportsektor, som kan bidrage til væksten i hele regionen samtidig med, at vi tager hensyn til miljødimensionen.

Hvidbogen præsenterer en meget lang række initiativer, der vil kunne fremsættes som konkrete forslag over den næste årrække. Konsekvenserne af disse initiativer vil skulle undersøges nøje, inden nærmere dansk stillingtagen. Initiativerne vil skulle vurderes på



baggrund af bl.a. principper om proportionalitet og omkostningseffektivitet.

Regeringen vil i arbejdet med hvidbogen tilkendegive sin holdning til Kommissionens hvidbog på grundlag af de overordnede principper, der er opstillet i den politiske aftale om grøn transportpolitik fra januar 2009, som der blev opnået bred enighed om i Folketinget. Principperne er i overskriftsform:

- Transportens CO₂-udledning skal ned
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.
- Vejkapaciteten skal udbygges, der hvor behovet er størst
- Cyklismen skal fremmes
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport



- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

EU's tiltrædelse af COTIF-konventionen

Dagsordenspunkt 3 vedrører undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem EU og Den Mellestatslige Organisation for Internationale jernbanebefordringer – kaldet OTIF - om tiltrædelse af Den Europæiske Union, til konventionen om internationale jernbanebefordringer – også kaldet COTIF-konventionen. Det er sat på dagsordenen til vedtagelse.

OTIF er en international jernbaneorganisation, der administrerer internationale regler for jernbanetransport. Rådet har siden 2002 forhandlet indholdet af den nærmere aftale om at EU tiltræder COTIF-konventionen. Formålet er, at Kommissionen på vegne af EU kan udøve sine beføjelser i OTIF. De årelange forhandlinger skyldes bl.a. en



række problemer af juridisk karakter og uenigheder i Rådet.

Der er nu opnået enighed i Rådet og mellem Rådet og OTIF og regeringen kan derfor acceptere det forslag, der er opnået enighed om.

Forhandlinger
om luftfartsaftale
mellem EU og
Moldova

Dagsordenspunkt 4 vedrører bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med Moldova og er sat på til vedtagelse.

EU og Moldova er tidligere enedes om en såkaldt horisontal luftfartsaftale, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Moldova under ét er gjort overensstemmende med Traktaten.

Med forslaget, vil EU nu gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være en gradvis åbning af markedsadgangen og investeringsmulighederne samt en udvikling af samarbejdet på områder som luftfartssikkerhed, miljø og



konkurrence. Aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Moldova.

Regeringen kan tilslutte sig, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger med Moldova om en samlet luftfartsaftale.

Undertegnelse af
luftfartsaftale
mellem EU og
Brasilien

Dagsordenspunkt 5 vedrører Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem EU og Brasilien og er sat på til vedtagelse.

EU og Brasilien er tidligere enedes om en såkaldt horisontal luftfartsaftale, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Brasilien under ét er gjort overensstemmende med Traktaten.

På basis af bemyndigelsen fra Rådet har Kommissionen nu forhandlet en aftale med Brasilien, der sikrer gradvis åbning af markedet i form af adgang til ruter og kapacitet på gensidigt grundlag,



fremmer konkurrencen mellem luftfartsselskaberne på basis af ikke-diskriminering og lige vilkår samt fremmer samarbejde om regulering og harmonisering af forskrifter.

Regeringen kan tilslutte sig at denne luftfartsaftale med Brasilien undertegnes.

Siden sidst: Flyve-
hviletid for
piloter

Under dagsordenspunkt 6 - siden sidst - vil jeg gerne nævne sagen om flyvehviletid for piloter ganske kort.

Vi havde for kort tid siden i dette udvalg et samråd om EU's flyve-hviletidsregler, som er under revision. Jeg blev under det samråd spurgt, om jeg ville inddrage Europaudvalget, og derfor vil jeg i Europaudvalget bekræfte at dette vil ske, når sagen bliver fremlagt som komité-sag.

TAK.