

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 5. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Fredag den 26. oktober 2012
Tidspunkt: Kl. 10.00
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Benny Engelbrecht (S) næstformand, Jens Joel (S), Sofie Carsten Nielsen (RV), Eigil Andersen (SF), Finn Sørensen (EL), Jakob Ellemann-Jensen (V), Pia Adelsteen (DF), Lene Espersen (KF)

Desuden deltog: Transportminister Henrik Dam Kristensen (S)

Næstformanden, Benny Engelbrecht, ledede mødet.

FO **Punkt 1. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – transport) den 29. oktober 2012**

Dagsordenspunkt 1 hører under Justitsministeriets ressort.

Dagsordenspunkt 2 hører under Erhvervs- og Vækstministeriets ressort.

Dagsordenspunkt 3-7 hører under Transportministeriets ressort.

Transportministeren forelagde alle punkterne.

Transportministeren: Jeg forelægger et par sager for henholdsvis erhvervs- og vækstministeren og justitsministeren. Jeg skal understrege, at jeg ikke får tredobbel løn i dag. Jeg har selv fem sager på dagsordenen, og så forelægger jeg to sager, hvor jeg gerne vil have et tidligt forhandlingsoplæg, fordi vi kan mærke, at der er skred i forhandlingerne dernede – det er jo glimrende. Så det er en ret omfattende dagsorden. Der er sendt et samlenotat over. Jeg vil prøve at være så kort, som jeg kan.

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen

– Politisk enighed

KOM (2011) 0451

Rådsmøde 3196 – bilag 2 (samlenotat side 2)

KOM (2011) 0451 – svar på spørgsmål 1

KOM (2011) 0451 – svar på spørgsmål 2

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (11) – bilag 569 (side 1481 FO, forhandlingsoplæg forelagt EEU 22/6-12)

Transportministeren: Denne sag har justitsministeren bedt mig forelægge.

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

Sagen drejer sig om et forordningsforslag om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen – også kaldet den digitale tachograf – og sagen forelægges udvalget til orientering.

Der er tale om en sag, som udvalget flere gange tidligere har fået forelagt.

Justitsministeren fik således allerede den 9. december 2011 opbakning til et forhandlingsmandat i sagen. Som forventet blev der efterfølgende på transportrådsmødet den 12. december 2011 opnået enighed om en såkaldt delvis generel indstilling til forslaget. Justitsministeren fik herefter fornyet opbakning til sit forhandlingsmandat den 22. juni 2012. Der blev herefter – helt som forventet – på et rådsmøde den 26. juni 2012 opnået enighed om en samlet generel indstilling til sagen.

Det følger af forhandlingsoplægget, at man fra dansk side vil kunne tilslutte sig den samlede tekst, idet man fra dansk side herved vil lægge afgørende vægt på, at forordningen generelt ikke er til hinder for gebyrfinansiering eller anden form for egenbetaling.

Når sagen endnu engang forelægges – denne gang til orientering – skyldes det, at Rådet i næste uge forventes at opnå politisk enighed om forslaget.

Som det fremgår af Justitsministeriets samlenotat, indeholder den samlede tekst, der forelægges Rådet med henblik på politisk enighed, alene visse ændringer af hovedsageligt sproglig karakter. Disse ændringer er indsat i Rådets samlede generelle indstilling fra mødet i juni måned på baggrund af forhandlinger i arbejdsgruppen om Europa-Parlamentets ændringsforslag, som plenarforsamlingen vedtog den 2. juli 2012.

Jeg er orienteret om, at vi fra dansk side kan tilslutte os den foreliggende samlede tekst.

Finn Sørensen erkendte, at det var en gammel diskussion, men gjorde opmærksom på, at Enhedslisten stadig væk er modstander af det, man lægger op til, fordi det vil forøge faren for løndumping og social dumping på transportområdet, bl.a. fordi man får mulighed for at udstede førerkort til lande uden for det område, vi normalt arbejder inden for. Enhedslisten er også modstander af, at man udvider radius for kørsel, der kan undtages fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Det vil bl.a. angå bustransport.

Han spurgte, om den tanke, man har været inde på om at integrere førerkortet og kørekortet, er opgivet igen. Det mente han ville være en god idé, idet det kunne mindske den svindel, der finder sted med førerkortene.

Eigil Andersen pegede på, at der i forbindelse med kontrolapparatforordningen står, at køretøjerne fremover skal være tilsluttet et globalt satellitnavigationssystem, som foretager en automatisk registrering af kørslen og den daglige periodes afgangs- og ankomststed. Han nævnte, at vi har store problemer med cabotagekørsel – altså udenlandske lastbiler, som kører internt i Danmark – idet det er svært at finde ud af, hvor disse lastbiler er henne. Derfor spurgte han, om dette

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

forslag vil betyde, at mulighederne for at kontrollere, at cabotagereglerne overholdes, bliver bedre.

Transportministeren tilstod, at køre- og hviletidsbestemmelserne og kontrolapparatforordningen samt dagsordenens punkt 2 om havnestatskontrol ikke var hans område, og i stedet for at han prøvede at svare på noget, han ikke rigtigt havde forstand på, foreslog han, at man stillede nogle skriftlige spørgsmål, som ville blive besvaret af justitsministeren og erhvervsministeren.

Med hensyn til forslaget vedrørende køre- og hviletid gjorde han opmærksom på, at regeringen havde fået forhandlingsoplæg.

Med hensyn til cabotagekørsel sagde han generelt til Eigil Andersen, at sagen er vigtig, og vi bruger alle de instrumenter, der overhovedet kan bruges, og at regeringen her arbejder sammen med erhvervet.

Næstformanden sagde, at man ville stille spørgsmålene skriftligt.

Finn Sørensen havde respekt for, at man ikke bør udtale sig om noget, man ikke ved noget om, og ville stille skriftlige spørgsmål.

2. Gennemførelse af MLC-konventionen

a) Forslag om ændring af direktiv om havnestatskontrol

– *Generel indstilling*

KOM (2012) 0129

Rådsmøde 3196 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (11) – bilag 553 (side 1251 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 25/5-12)

b) Direktivforslag om flagstatens ansvar for håndhævelsen af FN's konvention om søfarende arbejdsforhold (MLC)

– *Generel indstilling*

KOM (2012) 0134

Rådsmøde 3196 – bilag 1 (samlenotat side 7)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (11) – bilag 553 (side 1251 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 25/5-12)

Transportministeren: Denne sag vedrører to direktiver, der gennemfører ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som erhvervs- og vækstministeren har bedt mig forelægge. Sagen forelægges til orientering, idet den blev forelagt udvalget til forhandlingsoplæg den 25. maj 2012.

De to direktiver vedrører henholdsvis flagstatens og havnestatens kontrol af skibe. Direktivforslagene forelægges samlet og er også sat til behandling samlet på rådsmødedagsordenen med henblik på en generel indstilling.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold blev vedtaget af den internationale arbejdsorganisation ILO i 2006. Danmark ratificerede konventionen sidste år, og konventionen vil træde i kraft den 20. august næste år.

Direktivforslagenes formål er, at medlemslandene skal sikre overholdelse af konventionens regler i forhold til henholdsvis skibe under eget flag og skibe under fremmed flag, som anløber havne i EU.

Regeringen har været positiv over for begge forslag, og de nødvendige ændringer i lovgivningen er allerede vedtaget af Folketinget forud for Danmarks ratifikation af konventionen.

Regeringen er tilfreds med resultatet af forhandlingerne og vil støtte en generel indstilling vedrørende de to forslag.

Finn Sørensen pegede på, at Enhedslisten havde givet mandat ud fra den forudsætning, at man opfyldte 3F's transportgruppes ønsker. Han håbede ikke, der ville blive en generel mulighed for undtagelser med hensyn til sikkerheden og inspektionerne i de mindre skibe. Derfor spurgte han, hvad der konkret skete med dette direktiv. I anden omgang tilføjede han, at han havde læst, at undtagelsesbestemmelsen var udgået, men til gengæld var der indført en mulighed for lem-

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

peligere tilsyn. Hvis det betød, at man "smuglede en undtagelsesbestemmelse ind ad bagvejen", ville han stadig være kritisk over for forslaget.

3. Forslag til forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne

– *Generel indstilling*

KOM (2011) 0827

Rådsmøde 3196 – bilag 3 (samlenotat side 2)

EUU alm. del (11) – bilag 443 (side 945 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 16/3-12)

Transportministeren: De resterende sager hører under Transportministeriets område. Jeg vil starte med forordningsforslaget om tildeling af slots i EU's lufthavne, der er sat på rådsmødets dagsorden til generel indstilling.

Der er tale om en sag, som er forelagt tidligere. Jeg fik således på udvalgets møde den 16. marts 2012 opbakning til et forhandlingsmandat i sagen, og den forelægges nu til orientering.

Slots er en betegnelse for flyenes ankomst- og afgangstidspunkter.

Formålet med forslaget er at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres på en ikke-diskriminerende og gennemskuelig måde for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Kommissionen foreslår at tillade handel mellem luftfartsselskaber med slots og at gøre det lettere for nyttilkomne luftfartsselskaber at få tildelt slots.

I forhandlingerne i Rådet ser der ud til at være flertal blandt medlemslandene for, at luftfartsselskaber får tilladelse til at købe og sælge slots indbyrdes.

Fordelelsen af slots i lufthavnene består i at sørge for, at det, man kunne kalde de "gamle" luftfartsselskaber, som hovedregel kan bevare deres slots som hævdevundne rettigheder – såkaldte "grandfather rights" – men at "nye" selskaber samtidig skal have mulighed for at komme ind på markedet i en lufthavn.

Grundlæggende fordeles der slots to gange om året: Forud for sommersæsonen og forud for vintersæsonen. Herudover kan selskaberne søge slots når som helst, alt efter ændringer i behovet. De "gamle" selskaber skal ikke betale for at videreføre deres rettigheder, og gamle og nye selskaber skal ikke betale for at få tildelt nye slots fra puljen.

I denne sammenhæng er det positivt, at der under forhandlingerne har været opbakning til de dele af forslaget, der gør det lettere for "nye" selskaber at få adgang til slots og derved at komme ind på markedet i en lufthavn. Bl.a. bliver definitionen af, hvad der er et nyt selskab, bredere, og samtidig begrænser man muligheden for, at luftfartsselskaber, der i realiteten er i samme firmagruppe, får rettigheder som et nyttilkommet selskab.

Det er også positivt, at der tegner sig tilslutning til et forslag om, at der skal være mulighed for at lægge en afgift på slotshandel.

Endvidere er der opbakning til et forslag, der muliggør, at medlemsstaten kan stoppe en slotshandel med et tredjeland, hvis handlen ikke forventes at ske på lige konkurrencevilkår.

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

Det forventes, at der på rådsmødet kan opnås tilslutning til en generel indstilling om forslaget.

Finn Sørensen var stadig modstander af ideen om at sælge slots, idet han mente, det vil føre til, at nogle store kapitalgrupper og luftfartsselskaber kunne styre trafikken endnu mere.

FO 4. Forslag til forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF

– *Orienterende debat*

KOM (2012) 0380

Rådsmøde 3196 – bilag 3 (samlenotat side 18)

Transportministeren: Den næste sag på dagsordenen er forordningsforslaget om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Sagen forelægges til forhandlingsoplæg.

Forslaget er sat på Rådets dagsorden til orienterende debat.

Forslaget er en del af en køretøjssikkerhedspakke fra Kommissionen bestående af i alt 3 retsakter. Køretøjssikkerhedspakken sigter på at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at øge omfanget af kravene til teknisk kontrol i EU og ved at skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne. På længere sigt ønsker Kommissionen at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder.

I det konkrete forslag om periodisk bilsyn ønsker Kommissionen, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over seks år. Nu synes de hvert andet år. Det foreslås også, at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn, hvilket de ikke er nu. Derudover skærpes kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab, og der fastsættes regler for undersøgelse for fejl samt bedømmelse for fejl.

Regeringen finder de dele af forslaget, der vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer med henblik på at sikre ensartede syn i EU, vigtige, idet harmonisering af sådanne krav vil mindske risikoen for såkaldt "synsshopping" på tværs af landegrænser.

Harmonisering af disse krav bør dog ske på et proportionalt niveau, da det er væsentligt, at der anvendes fælles standarder, men investeringen i tid og udstyr bør stå mål med det forventede udbytte.

Forslaget forventes at medføre 800.000 ekstra periodiske syn om året og dermed ekstra udgifter for danske bilister i størrelsesordenen 350 mio. kr. om året, hvis det vedtages i sin nuværende form.

Regeringen finder det vigtigt, at der i forbindelse med drøftelserne inddrages en bred palet af uafhængige videnskabelige undersøgelser. Det skyldes blandt andet, at danske cost-benefit beregninger fra 2007 af hyppigere syn sætter spørgsmålstegn ved, om de økonomiske fordele står mål med udgifterne. Dette er også på linje med tyske cost-benefit beregninger af det aktuelle forslag.

Trafikstyrelsen har bedt Institut for Transport ved Danmarks Tekniske Universitet om at gennemregne tallene for Danmarks vedkommende. Trafikstyrelsen får først den endelige rapport i december i år. Trafikstyrelsen har dog fået oplyst, at de

foreløbige tal fra cost-benefit analysen viser, at der ikke er rykket afgørende på resultatet for Danmarks vedkommende, da udgifterne efter det foreliggende overstiger fordelene.

Regeringen kan derfor ikke støtte hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, da der på baggrund af de foreliggende beregninger foreligger tvetydig dokumentation for effekterne af forøget synsfrekvens.

FO Mit forhandlingsoplæg er derfor:

- At man fra dansk side stiller sig positiv over for forslaget hovedidé om forbedret færdselssikkerhed og beskyttelse af miljøet.
- At man fra dansk side støtter de dele af forslaget, som vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer.
- At man fra dansk side arbejder for, at kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer er proportionale med forslaget formål.
- At man fra dansk side arbejder for, at beføjelser til Kommissionen til at vedtage retsakter begrænses til at omfatte forordningens bilag, og at vedtagelsen af sådanne retsakter sker i form af gennemførelsesretsakter.
- At man fra dansk side ikke er afvisende over for de dele af forslaget, som vedrører inddragelse af tohjulede køretøjer, mellemstore påhængsvogne og campingvogne i forordningens anvendelsesområde, såfremt forhandlingssituationen tilsiger det.
- At man fra dansk side lægger afgørende vægt på, at der ikke indføres krav om hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, medmindre det utvetydigt kan dokumenteres, at der er en væsentlig trafikikkerhedsmæssig og miljømæssig forbedring, der står mål med udgifterne hertil.

Jakob Ellemann-Jensen, sagde, at Venstre støtter alle regeringens forhandlingsoplæg.

Han fandt det ikke så overraskende, at bilinspektørerne syntes, det er godt med hyppigere syn, men han delte regeringens opfattelse af, at det ikke er nødvendigt.

Pia Adelsteen ville tage punkt 4 og punkt 6 under ét, idet hun syntes, de hang meget tæt sammen. Hun syntes, det var dejligt at se, når man kørte rundt i Europa, at kvaliteten af bilerne efterhånden er kommet op. Hun var enig i, at de periodiske syn ikke skal ske hyppigere. I anledning af det, der stod om, at formålet var at forbedre trafikikkerheden og miljøet, spurgte hun, om det ikke var en idé at tage en smut til en græsk ø og se, hvor mange der brugte styrhjelme, og hvor mange der kørte med sele. Man laver ganske vist harmoniserede regler, men virkeligheden er en anden.

Pia Adelsteen spurgte, om der er tale om totalharmonisering, eller om det enkelte land har mulighed for at gøre det skrapere eller mildere.

Lene Espersen kunne støtte alle regeringens forhandlingsoplæg.

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

Hun var glad for regeringens holdning om, at der ikke skal være flere syn.

Hun var også glad for, at regeringen ikke vil støtte, at der delegeres yderligere beføjelser til Kommissionen.

Hun spurgte, om man, når man har et sådant punkt på dagsordenen, reelt diskuterer, hvad der er skyld i ulykkerne i de enkelte lande. Hun mente ikke, det var manglen på syn, der var skyld i ulykkerne i Danmark, men kørsel med alkohol i blodet, at man ikke havde sikkerhedssele på, og at man kørte for stærkt. Hvis man skal nedbringe antallet af trafikdrab med 50 pct., er det vigtigt, at man sætter noget i værk, der rammer årsagerne til trafikulykkerne.

Finn Sørensen kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

Transportministeren takkede for støtten til mandaterne.

Han syntes, det var en fremragende idé, Pia Adelsteen havde med at tage på en undersøgelsestur til en græsk ø i sommerperioden.

Med hensyn til hvordan møderne i ministerkredsen foregår, sagde transportministeren til Lene Espersen, at hvis man gerne vil gøre noget ved antallet af ulykker, skal man prøve at koordinere mellem justitsministrene og transportministrene. Transportministrene er optaget af at levere sikre veje, jernbaner osv. og af nogle tekniske ting vedrørende biler, mens justitsministrene er optaget af trafikikkerheden. Han mente, man kunne koordinere det meget bedre.

Pia Adelsteen gentog sit spørgsmål om, hvorvidt det var et totalharmoniseringsdirektiv, og spurgte, om det opfylder formålet med at forbedre trafikikkerheden. I den forbindelse pegede hun på, at antallet af trafikdrab i Danmark er lavt, hvorfor hun tvivlede på, at man kunne nedbringe antallet med 50 pct.

Transportministeren svarede Pia Adelsteen, at det var et minimumsdirektiv.

Ambitionen om at nedbringe antallet af trafikdrab og ulykker i det hele taget kunne ikke klares ved periodiske syn. Det krævede en større og bredere indsats, præcis som Lene Espersen var inde på.

Pia Adelsteen kunne på baggrund af transportministerens svar støtte forhandlingsoplægget.

Næstformanden oplyste, at Liberal Alliance skriftligt havde tilkendegivet, at det ikke kunne støtte forhandlingsoplægget.

Næstformanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod forhandlingsoplægget, idet dog Liberal Alliance havde ytret sig imod det.

5. Forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af aftalen om fastlæggelse af en generel ramme for forbedret samarbejde mellem Den Europæiske Union og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol).

– *Vedtagelse*

Rådsmøde 3196 – bilag 3 (samlenotat side 53)

Transportministeren: Den næste sag på dagsordenen er afgørelse om undertegnelse af aftale på EU's vegne om forbedret samarbejde mellem EU og Eurocontrol, der er den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed.

Sagen er på dagsordenen til vedtagelse, og den forelægges nu udvalget til orientering.

I det foreslåede udkast til aftale fastsættes vilkårene og betingelserne for et forbedret samarbejde mellem EU og Eurocontrol. Danmark er generelt tilhænger af, at der indgås en sådan overordnet samarbejdsaftale.

FO 6. Forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF

– Tidlig forelæggelse

KOM (2012) 0382

Rådsmøde 3196 – bilag 3 (samlenotat side 55)

Transportministeren: Det var alle sagerne på dagsordenen for rådsmødet. Jeg vil nu gå videre til at forelægge to sager med henblik på tidligt forhandlingsoplæg. Den første sag er forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der ligeledes er en del af Kommissionens køretøjssikkerhedspakke. Formålet er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Lastbiler, busser og påhængskøretøjer – alle erhvervskøretøjer – skal ifølge de nuværende fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn af hensyn til trafikikkerhed og miljø.

I Danmark udføres syn ved vejsiden af Trafikstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet og af politiet alene. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere regler om gennemførelse af syn ved vejsiden. De nugældende regler indebærer, at det beror på et skøn, hvor mange syn ved vejsiden der skal gennemføres hvert kalenderår.

Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5 pct. af det samlede antal registrerede tunge erhvervskøretøjer per kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer skal omfattes af forordningen, og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.

Regeringen finder forslaget formål om at fastsætte harmoniserede regler om syn ved vejsiden for at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet vigtig. Der lægges imidlertid op til en fordobling af antallet af syn ved vejsiden, og det er ikke forventningen, at en så betydelig udvidelse af omfanget af vejsidesyn er rimelig i forhold til fordelene i form af reduceret antal færdselsuheld og reduceret luftforurening.

Regeringen er positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer. Den forventede sikkerhedsmæssige og miljømæssige effekt skal stå i et rimeligt forhold til krav til investeringer i harmoniserede undersøgelsesmetoder, udstyr og personalemæssige kvalifikationer.

Regeringen er derudover ikke afvisende over for at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, da varebiler og lette påhængsvogne i betydeligt omfang bruges intensivt erhvervsmæssigt og derved – ligesom andre erhvervskøretøjer – udsættes for et ikke uvæsentligt slid.

FO Mit forhandlingsoplæg er derfor:

- At man fra dansk side stiller sig positiv over for forslaget formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

5. Europaudvalgs møde 26/10-12

- At man fra dansk side støtter de dele af forslaget, som vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer.
- At man fra dansk side arbejder for, at kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer er proportionale med forslagets formål.
- At man fra dansk side kan acceptere at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer i forordningens anvendelsesområde, såfremt forhandlingsituationen tilsiger det.
- At man fra dansk side lægger afgørende vægt på, at omfanget af udførte vejsidesyn fastsættes på eksisterende niveau, så det ikke medfører en fordobling af udførte vejsidesyn i Danmark, medmindre det utvetydigt kan dokumenteres, at der er en væsentlig trafiksikkerhedsmæssig og miljømæssig forbedring, der står mål med udgifterne hermed.

Jakob Ellemann-Jensen henlede opmærksomheden på høringssvaret fra Dansk Transport og Logistik om digitaliserede synsdokumenter, som er en lidt mere hensigtsmæssig måde.

Han mente, harmonisering af kravene lød fornuftigt for de fleste, der kører rundt på de europæiske motorveje.

Pia Adelsteen studsede lidt over, at man vil fastsætte en bestemt procentdel, som skal gælde i alle lande, idet der er stor forskel på bilparkens kvalitet

Lene Espersen støttede Jakob Ellemann-Jensen. Hun mente, transportministrene fokuserede på konkurrenceevnen, og det var vigtigt, for transportsektoren er en af de sektorer, som i høj grad har mærket de forringede konkurrencevilkår.

Finn Sørensen kunne overordnet støtte regeringens linje, men ville gerne vide, hvorfor det er så slemt, at man vil øge antallet af vejsidesyn. På dette punkt vil Enhedslisten måske gerne have lidt mere EU-regulering end regeringen. Det plejer den ikke, men her synes den, det kan være fornuftigt, idet det er svært at bestride, at transport er grænseoverskridende. Han pegede på, at vi har fået en stigende trafik af udenlandske lastbiler, som måske ikke altid lever helt op til de normer, vi har herhjemme. Flere syn koster nogle penge, men de kommer måske ind igen, fordi man også kan undersøge andre ting, når man alligevel stopper bilerne, f.eks. om cabotagereglerne er overholdt.

Transportministeren svarede Finn Sørensen vedrørende vejsidesyn og almindelige syn, at vi i Danmark er optaget af, at det gøres på en så ensartet måde som overhovedet muligt, bl.a. for at forhindre "shopping" mellem landene. Men vi mener ikke, alle skal have deres bil synet hvert år, efter at bilen er 6 år gammel, for vi har faktisk undersøgt det grundigt, og alle analyser viser, at det ikke giver særlig meget. Det er bedre at bruge pengene dér, hvor vi kan se, at det forbedrer trafiksikkerheden.

Finn Sørensen havde ikke fået så håndfaste garantier fra transportministeren, at han kunne støtte forhandlingsoplægget.

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

Næstformanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Enhedslisten havde ytret sig imod det.

FO 7. Forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyddæmpere

– Tidlig forelæggelse

KOM (2011) 0856

Rådsmøde 3196 – bilag 3 (samlenotat side 68)

Transportministeren: Den sidste sag, jeg vil nævne i denne omgang forelægges med henblik på tidligt forhandlingsoplæg. Der er tale om et forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyddæmpere.

De gældende EU-grænser for udledning af støj fra motorkøretøjer stammer fra 1995. I mellemtiden er der i regi af FN udviklet en ny støjmålemetode, der er mere repræsentativ for den støj, køretøjer afgiver under normale forhold. Forordningen indebærer, at denne nye støjmålemetode anvendes fremadrettet, samt at der indføres skærpede grænseværdier for støjledning for nye køretøjer i forskellige kategorier og etaper efter forordningens ikrafttræden.

Regeringen er optaget af at reducere problemerne med støj fra trafikken. Næsten hver tredje danske bolig er belastet med vejstøj over de vejledende grænseværdier.

Efter regeringens opfattelse er det omkostningseffektivt at reducere støjen ved kilden – snarere end at bruge ressourcer på støjreducerende foranstaltninger.

Regeringen er tilhænger af skærpede krav til køretøjers støjledning og finder, at forslaget kan være med til at fremme den tekniske udvikling af mere støjsvage teknologier.

FO Mit forhandlingsoplæg er derfor, at man fra dansk side og med forhandlingsituationen taget i betragtning arbejder for:

- Et minimum af undtagelser og så restriktive støjgrænser og hurtig ikrafttrædelse som muligt, således at Kommissionens forslag svækkes mindst muligt.

Pia Adelsteen forstod, at den målemetode, man bruger nu, ikke er god nok, og den nye er heller ikke god nok, og derfor har man valgt et mix. Hun spurgte, om teknologien findes til at nedbringe støjen, når man producerer nye biler. Hun havde ingen problemer med forhandlingsoplægget.

Finn Sørensen kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

Transportministeren var ikke i tvivl om, at trafikstøj belaster mange mennesker i deres hverdag. Der er kommet nye metoder, som gør, at bilerne støjer mindre. Direktivet drejer sig jo kun om de biler, der produceres nu. Han sammenlignede med, at da man begyndte at tale om, at bilerne skulle køre 20 km på literen, sagde alle, at det slet ikke kunne lade sig gøre. Men det kan det nu. Derfor skal vi også være ambitiøse på støjområdet og bruge den nyeste viden på området.

Pia Adelsteen havde ingen problemer med forhandlingsoplægget.

5. Europaudvalgsmøde 26/10-12

Næstformanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.