

Europaudvalget

FORELØBIGT REFERAT AF PUNKT 6 (TRANSPORT)

AF 10. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Fredag den 28. november 2014

Tidspunkt: Kl. 10.00

Sted: Vær. 2-133

Til stede: Eva Kjer Hansen (V), formand, Morten Bødskov (S), næstformand, Jacob Lund (S), Helge Vagn Jacobsen (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Nikolaj Villumsen (EL), Finn Sørensen (EL), Jakob Ellemann-Jensen (V), Karsten Lauritzen (V), Sophie Løhde (V), Pia Adelsteen (DF), Mette Bock (LA) og Lars Barfoed (KF).

Desuden deltog: Justitsminister Mette Frederiksen, sundheds- og forebyggelsesminister Nick Hækkerup, forsknings- og uddannelsesminister Sofie Carsten Nielsen, minister for børn, ligestilling, integration og sociale forhold Manu Sareen og transportminister Magnus Heunicke.

FO **Punkt 6. Rådsmøde nr. 3352 (transport, telekommunikation og energi – transportdelen) den 3. december 2014**

Transportministeren meddelte, at der var syv sager på dagsordenen for rådsmødet for EU's transportministre den 3. december 2014. Udvalget havde modtaget en skriftlig orientering om alle sagerne. Ministeren ville i sin gennemgang fokusere på seks forslag, hvoraf fire sager var til orientering og to sager til forhandlingsoplæg. De to sager til forhandlingsoplæg var begge en del af fjerde jernbanepakke. Han lagde ud med sagerne til orientering.

1. Europa 2020-strategi: Rådskonklusioner om infrastruktur og TEN-T (Transport infrastructure and the trans-European network – draft council conclusions)

– Vedtagelse

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 3)

Transportministeren: Først er der rådskonklusionerne om infrastruktur og det transeuropæiske transportnet - i daglig tale kaldet TEN-T. Det er sat på dagsordenen til vedtagelse.

TEN-T er de vigtigste europæiske strækninger inden for veje og jernbaner. Nettet omfatter også havne, lufthavne og godsbaneterminaler. Baggrunden for disse rådskonklusioner er drøftelser i Rådet om, hvor afgørende det er, at TEN-T bliver gennemført som planlagt på trods af den økonomiske krise i Europa, og at

medlemsstaterne får sikret, at der bliver investeret i den vigtigste europæiske infrastruktur.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget. Der er ikke tale om ny lovgivning om TEN-T, men om politiske hensigtserklæringer. Rådskonklusionerne handler om to overordnede emner. Det første emne er gennemførelsen af de ni såkaldte hovednetkorridorer på det transeuropæiske transportnet. Rådet opfordrer til, at samarbejdet mellem medlemslandene, Kommissionen og koordinatorene for korridorerne forstærkes – med særligt fokus på de grænseoverskridende strækninger og på at fjerne flaskehalse.

Det andet emne er finansieringen af det transeuropæiske transportnets infrastruktur. Finansieringen spiller selvfølgelig en central rolle i konklusionerne. Rådet giver Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank tre specifikke forslag til at styrke finansieringen af transportinfrastruktur. Det første er at udvide brugen af innovative finansielle instrumenter og samtidig at udvide paletten af eksisterende tilbud, særlig garantier og lånemuligheder. Det andet er at forbedre betingelserne for de finansielle instrumenter og at øge støtten til projekter med en høj risiko-profil. Det tredje er at modernisere statsstøttereglerne ved f.eks. at præcisere deres anvendelse og forenkle procedurerne.

Fra dansk side er vi generelt positive over for konklusionerne. Vi mener dog, at statsstøttereglerne ikke bør være en hindring for offentlig finansiering af generel national infrastruktur såsom jernbane og veje, og at dette bør stå så klart som muligt i rådskonklusionerne. Vi mener endvidere ikke, at brugen af innovative finansielle instrumenter bør udvides. Vi er tilfredse med de eksisterende. Endelig mener vi, at det bør være arbejdsplanerne for de europæiske transportkorridorer, der må følge de nationale investeringsplaner, og ikke omvendt.

Til sidst kan jeg nævne, at forhandlingerne går i den rigtige retning, og at de vigtigste danske synspunkter i det store hele er blevet imødekommet, herunder konklusionerne om statsstøtte og innovative finansielle instrumenter.

Pia Adelsteen var bekymret over ministerens udtalelse om, at det skal stå så klart som muligt, at det offentlige skal kunne bruge penge på at bygge veje etc. Det burde da være logik for alle - inklusive Kommissionen. Hvad var ministerens kommentar til det? Hvad angår TEN-T-havne, mente Pia Adelsteen, at en havn kan være en TEN-T-havn det ene år, men ikke det efterfølgende - alt efter omsætning. Mange havne i Danmark har grænseoverskridende aktivitet, men ikke alle er TEN-T-havne, og de kan dermed ikke søge midler. Kunne ministeren forklare præcis, hvad TEN-T-betegnelsen er hæftet op på?

Jakob Ellemann-Jensen opfordrede ministeren til at få udvidet det fine kort, som udgør de ni hovedkorridorer. Det gav indtryk af, at Danmark kun går til Fredericia, men det var relevant at føre korridorene videre til Århus og Hirtshals. Sidstnævnte så forbindelsen til Norge også kommer med.

Transportministeren sagde, at man kunne lære af Scandlinesagen. Scandlines havde anklaget Danmark for ulovlig statsstøtte til Øresundsforbindelsen, og spørgsmålet var, hvorvidt man som stat kan anlægge noget, som kan anses som konkurrent til en privat færgerute. Øresundsforbindelsen er statslig infrastruktur, som selskabet Sund og Bælt anlægger og driver sammen med svenskerne. Den sag havde den danske stat vundet, og derfor var det vigtigt for Danmark at sikre, at offentlige penge også kan gå til at bygge infrastruktur fremover. Det er med til at sikre at den danske model, der har været en succes inden for Storebælt og Øresund-projekterne, vil blive det i forbindelse med Femernforbindelsen og kommende projekter.

Ministerens svarede Pia Adelsteen, at godsomsætningen er afgørende for, om en havn kan betegnes som TEN-T-havn og dermed få del i støtten. Hvis omsætningen falder, kan man risikere at falde ud af TEN-T-gruppen. Han bad Pia Adelsteen om skriftligt at udbede sig en redegørelse for de konkrete mekanismer bag systemet.

På Jakob Ellemann-Jensens spørgsmål om, hvorvidt Jylland glemmes i TEN-T-sammenhæng, svarede ministeren, at Kommissionen p.t. har fokus på Femernprojektet som et af seks store grænseoverskridende projekter og på korridoren Hamborg-København. Men Jylland er ikke glemt, forstået på den måde; forordningen om Connecting Europe Facility nævner jernbanestrækningen Fredericia-Frederikshavn som et såkaldt forhåndsudpeget projekt. Det er ingen garanti for EU-støtte, men Danmark har gode muligheder for at opnå støtte til projekter på strækningen - herunder også til elektrificeringen. Langt størstedelen af EU-støtten fra denne pulje går til jernbaneprojekter.

Pia Adelsteen spurgte, om man kan færdiggøre et EU-støttet projekt, hvis en havn mister godsomsætning og ikke længere kan være en TEN-T-havn. Det var en underlig måde at gøre det op på. Alle havne, der har en erhvervsmæssig omsætning og gerne vil have bedre infrastruktur, er selvfølgelig interesseret i at søge EU-midlerne, men det er konkurrenceforvridende, at havnene kan ryge ind og ud af betegnelsen TEN-T-havn.

Jakob Ellemann-Jensen fandt det interessant, hvis man fremover skal lade sig befordre med jernbane, hvis man skal nord for Fredericia. Det var Venstre ikke tilhænger af, og han appellerede til, at ministeren fik noget asfalt længere op - til Århus og videre til Hirtshals. En Kattegatforbindelse skulle man også have.

Transportministeren uddybede, at man godt kan søge om TEN-T-midler, selv om man ikke er en TEN-T-havn. De nøjagtige grænser for, hvornår man er TEN-T-havn og dermed har ekstra muligheder for støtte, kunne ministeren ikke sige noget om på stående fod, så det måtte afklares skriftligt. Ministeren var enig med Jakob Ellemann-Jensen i, at det også var relevant at udbygge vejnettet i Danmark. Når han havde nævnt jernbanen, handlede det om, at der gives mere TEN-T-støtte til jernbaner. Men der skal være både jernbane og vej i begge korridorer – Jyllandskorridoren og den fra Femern og op.

2. Ratificering af den internationale konvention om standarder for uddannelse, certificering og vagthold for mandskab på fiskefartøjer (STCW-F)

– *Principiel enighed*

KOM (2013) 0595

Rådsmøde 3352 – bilag 2 (samlenotat side 1)

Transportministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) (SES II+)

– *Generel indstilling*

KOM (2013) 0410

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 9)

Udvalgsmedereferater:

EUU alm. del (14) – bilag 59 (side 1300, senest behandlet 3/10-14)

EUU alm. del (13) – bilag 188 (side 338 FO, forhandlingsoplæg forelagt 29/11-13)

Transportministeren: Det andet forslag, jeg vil fremlægge, er forslaget om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum - den såkaldte Single European Sky II+-pakke. Den er sat på dagsordenen til rådsmødet den 3. december til generel indstilling.

Forslaget er forelagt til forhandlingsoplæg i november 2013. I forlængelse af min forelæggelse af sagen for udvalget den 3. oktober i år er forhandlingerne skredet godt frem set fra et dansk perspektiv.

Danmark kan tilslutte sig den udgave af forslaget, der er sat på til generel indstilling. Den tilgodeser nemlig det danske ønske om at opretholde den myndighedsstruktur, vi har i dag, hvor både Naviar - som en selvstændig offentlig virksomhed og udbyder af luftfartstjenester - og Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed kan være under transportministerens ressort.

Det nuværende forslag vil endvidere gøre det muligt for DMI at fortsætte som vejrtjenesteudbyder i sin egenskab af offentlig institution. Jeg er derfor tilfreds med fremgangen i forhandlingerne.

4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester (EASA-forordningen) (SES II+)

– *Generel indstilling*

KOM (2013) 0409

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 25)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (13) – bilag 188 (side 341 FO, forhandlingsoplæg forelagt 29/11-13)

Transportministeren: Sagen er sat på dagsordenen for rådsmødet til generel indstilling. Forslaget har tidligere været forelagt her i Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg i november 2013, og i dag forelægger jeg det til orientering.

Forslaget handler overordnet om at harmonisere de eksisterende regelsæt inden for områderne om det fælleseuropæiske luftrum og Det Europæiske Luftfartsagentur, også kaldet European Aviation Safety Agency (EASA). Med forslaget ønsker Kommissionen bl.a. at sikre, at snitfladen mellem de eksisterende regelsæt forenkles og gøres tydeligere. Kommissionen ønsker også at sikre en skarp opdeling af opgaver mellem Det Europæiske Luftfartsagentur, Kommissionen og Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed - i daglig tale kaldet Eurocontrol.

Fra dansk side støtter vi generelt forslagens overordnede formål om at harmonisere, effektivisere og forenkle de eksisterende regelsæt på området. Efter Kommissionens oprindelige forslag skulle reglerne udvides til at omfatte gælde for militære flyvepladser med civile operationer. I formandskabets kompromisforslag er militære operationer og flyvepladser dog undtaget fra anvendelsesområdet, hvilket har været et vigtigt punkt for Danmark, idet vi mener, at det er et nationalt anliggende at regulere militære flyvepladser.

Overordnet set er jeg derfor tilfreds med fremgangen i forhandlingerne.

5. Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (Markedsåbningsdirektivet) (Fjerde jernbanepakke)

– *Generel indstilling/ fremskridtsrapport*

KOM (2013) 0029

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 35)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (14) – bilag 59 (side 1303, senest behandlet i EUU 3/10-14)

EUU alm. del (13) – bilag 513 (side 1007 FO, forhandlingsoplæg forelagt 28/5-14)

Transportministeren: Direktivet er en del af den fjerde jernbanepakke, og forslaget er sat på til fremskridtsrapport. Sagen blev forelagt til forhandlingsoplæg i maj 2014 og forlægges i dag til orientering. Jeg har senest forelagt den til orientering den 3. oktober i år.

Det overordnede formål med Kommissionens forslag er for det første at sikre lige adgang til infrastrukturen gennem styrkelse af infrastrukturforvalterens uafhængighed og for det andet at åbne markedet for indenlandsk passagertransport. Kommissionens forslag om adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed går efter dansk optik for vidt.

Vi støtter generelt op om en juridisk og økonomisk adskillelse mellem infrastrukturforvalter og operatøren. Dog er det vigtigt, at den danske model kan opretholdes for at sikre transportpolitiske mål. Den danske model er, at Banedanmark som en styrelse under Transportministeriet administrerer infrastrukturen, mens DSB som en selvstændig offentlig virksomhed under Transportministeriet driver jernbanevirksomhed.

En lang række lande støtter op om dette synspunkt, og i formandskabets kompromisforslag kan teksten rumme den danske model, hvilket har været et vigtigt punkt i forhandlingerne fra dansk side. Til sidst er det vigtigt at nævne, at markedet for national passagertransport i Danmark allerede er åbent, og at enhver operatør siden år 2000 har kunnet drive persontrafik i Danmark.

Samlet set er jeg tilfreds med fremgangen i forhandlingerne af forslaget.

Pia Adelsteen sagde, at som fremført på et tidligere møde, var Dansk Folkeparti skeptisk over for den fjerde jernbanepakke og specifikt den måde, hvorpå virksomhederne ifølge den skal indrettes. Tyskerne ønskede en undtagelse, hvilket de sikkert havde fået.

FO 6. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomheders regnskaber (fjerde jernbanepakke)

– *Generel indstilling*

KOM (2013) 0026

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 49)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (12) – bilag 301 (side 883, senest behandlet i EUU 1/3-13 – præsentation af 4. jernbanepakke)

Transportministeren: Forordningen er sat på til generel indstilling. Sagen har været forelagt til orientering i marts 2013, og nu forelægger jeg den til forhandlingsoplæg. Forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at give kompensation til visse jernbanevirksomheder for betaling af forpligtelser, som f.eks. særlige familieydelse og pension, uden at det er i strid med reglerne om statsstøtte. I Danmark er det DSB.

Kommissionen vurderer, at forordningen er forældet og uforenelig med gældende EU-ret, og foreslår derfor en ophævelse af forordningen. I dag benytter DSB sig ikke af reglerne i forordningen, og DSB's historisk betingede udgifter til tjenestemandspensioner håndteres via andre regelsæt.

De fleste lande støtter Kommissionens forslag om en ophævelse, og der er opbakning blandt medlemslandene til at fastsætte en rimelig overgangsperiode.

FO Mit forhandlingsoplæg er på denne baggrund, at man fra dansk side støtter en ophævelse af forordning nr. 1192/69/EØF, dog med en rimelig frist for ophævelsens ikrafttrædelse, således at DSB's historisk betingede merudgifter til tjenestemandspensioner om nødvendigt kan håndteres i denne forbindelse, såfremt DSB vil gøre brug af de muligheder, som forordningen giver.

Pia Adelsteen havde forstået det således, at ministeren støtter, at man fjerner den forældede retsakt, men at den mulighed for at give kompensation, som den forældede retsakt indeholdt, skal indgå i den nye retsakt, i fald DSB får lyst til at gøre brug af den. Det lød forvirrende på et højere plan.

Jakob Ellemann-Jensen sagde, at Venstre kunne støtte ministerens forhandlingsoplæg.

Finn Sørensen sagde, at Enhedslisten umiddelbart ikke kunne støtte forhandlingsoplægget. Forordningen bør ikke afskaffes, hvis konsekvensen er, at muligheden for at kompensere for tjenestemandspensionerne forsvinder på sigt. Støtte fra Enhedslisten krævede, at regeringen forpligtede sig til at lægge afgørende vægt på, at den mulighed ikke forsvinder med den gamle forordning. Så skulle muligheden bare sikres på anden vis.

Transportministeren svarede Pia Adelsteen, at han ikke havde argumenteret for en undtagelse, men for en overgangsperiode. Han understregede, at DSB ikke gør brug af den model, som Kommission nu foreslår ophævet, men håndterer spørgsmålet om tjenestemænd og pension på anden vis. Det ville derfor ikke have nogen konsekvenser i Danmark, men for at være helt sikker, ville regeringen altså arbejde for en overgangsperiode.

Over for Finn Sørensen beklagede han, hvis han ikke havde været tydelig nok. DSB håndterer spørgsmålet om tjenestemandspensioner uden at gøre brug af den ordning, man vil forkaste. Man må derfor gå ud fra, at det også kan lade sig gøre fremover, men for at gå med livrem og seler vil man fra dansk side arbejde for en overgangsordning.

Pia Adelsteen spurgte, om det var rigtigt, at det var en forordning, der skulle fjernes? Hun hadede jo EU-forordninger, så det i sig selv ville være positivt. I så fald ville hun sige ja til forhandlingsoplægget.

Finn Sørensen mente ikke, at EU skal bestemme, hvorvidt DSB skal have mulighed for at gøre brug af muligheden for kompensation. DSB kunne måske få brug for det på sigt. Enhedslisten måtte derfor fastholde deres nej til forhandlingsoplægget.

Pia Adelsteen gentog sit spørgsmål om, hvorvidt man fjerner en EU-forordning. Hvis ja, støttede hun forhandlingsoplægget. Hvis nej, kunne hun ikke støtte det.

Finn Sørensen bemærkede, at retstilstanden kan blive forværret, når man ophæver en forordning. Det var efter Enhedslistens opfattelse tilfældet i denne sag, fordi forordningen siger, at lande har ret til at kompensere jernbaneselskaber for pensionsforpligtelser. Den ret forsvinder med forordningen. Ministeren ville arbejde for en overgangsperiode, men at man principielt er tilhænger af forslaget og mener, at særbestemmelsen ikke skal være der. Det kan medføre, at landene kan blive beskyldt for ulovlig statsstøtte, hvis de alligevel kompenserer, når forordningen er ophævet. DSB benyttede sig ikke af forordningen, men man kunne ikke udelukke, at DSB får brug for det. Det var derfor dumt at afskære sig fra den mulighed. Enhedslisten fastholdt derfor modstanden mod mandatet.

Formanden konkluderede, at der ikke var et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten havde stemt imod det.

FO 7. Forslag til forordning for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane (PSO-forordningen) (Fjerde jernbanepakke)

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2013) 0028

Rådsmøde 3352 – bilag 1 (samlenotat side 53)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (14) – bilag 59 (side 1304, senest behandlet i EUU 3/10-14)

Transportministeren: Forslaget er en del af fjerde jernbanepakke og er sat på Rådets dagsorden til fremskridtsrapport. Jeg har tidligere forelagt sagen til orientering, senest i oktober i år. I dag forelægger jeg sagen til forhandlingsoplæg. Forslaget handler overordnet om de nationale markeder for personbefordring med jernbane.

Jeg vil nævne tre vigtige emner i forslaget.

For det første er der et forslag om fælles regler for tildeling af kontrakter om offentlig personbefordring, dvs. at kontrakter skal sendes i udbud fra december 2019. Overordnet set er regeringen ikke modstander af konkurrence eller udbud. Vi mener blot, at det må være op til de enkelte lande selv at beslutte om og i hvilket omfang, de ønsker at gennemføre udbud af togdriften.

Der kan være fordele ved udbud, idet konkurrencen i mange tilfælde kan fremme bedre og billigere løsninger. Der kan også være problemer med udbud i forhold til at sikre netværksfordele, sikkerhed for uforstyrret opretholdelse af trafikbetjeningen og kontinuitet i den langsigtede udvikling af sektoren. Disse problemer er særlig vigtige i perioder med store investeringer i infrastrukturen - f.eks. når man som i Danmark skal skifte togmateriel fra diesel- til eltog.

I Rådet tegner der sig ikke på nuværende tidspunkt et entydigt billede af Rådets position. Vi vurderer dog, at Kommissionens forslag om obligatorisk udbud ikke bliver afvist, selv om der fortsat er usikkerhed i forhold til et par af de større landes positioner. Mange lande lægger vægt på tilstrækkeligt lange overgangsordninger og på, at forskellige former for trafik kan undtages for udbud.

Det andet af de tre emner er forslaget om planer for offentlig personbefordring. Det er Kommissionens tanke, at der i disse planer skal fastsættes mål for den offentlige transportpolitik og udbud. Dette mener regeringen bør være frivilligt.

Det tredje emne er forslaget om, at medlemsstater skal sikre adgang til rullende materiel for interesserede operatører, hvor der ikke findes et velfungerende leasingmarked. Danmark har allerede ved udbud af togtrafik anvendt vilkår om adgang til rullende materiel, der i høj grad svarer til det foreslåede.

FO Mit forhandlingsoplæg er på denne baggrund, at man fra dansk side:

- lægger vægt på, at det skal være op til medlemslandene selv at vurdere, om og i hvilket omfang de ønsker at anvende udbud i jernbanesektoren,
- ikke arbejder imod Kommissionens forslag om obligatorisk udbud, så længe der er mulighed for, at der vil være et flertal for Kommissionens forslag, og at man i den forbindelse:
 - o lægger afgørende vægt på en overgangsperiode, der giver mulighed for tilstrækkelig tid til omstilling, således at fuldt udbud først skal være gennemført på et senere tidspunkt end i Kommissionens forslag, f.eks. i slutningen af 2020'erne;
 - o lægger vægt på, at det bliver muligt at undtage trafikken på lokalbanerne for obligatorisk udbud, da omkostningerne ved udbud let kan overstige udbudsgevinsterne;
 - o lægger vægt på, at tilsynsorganet ikke tildeles nye beføjelser, herunder i forhold til at overvåge de offentlige transportplaner;
 - o arbejder for, at forslaget om offentlige transportplaner, der fastsætter mål for den offentlige transportpolitik, udgår af forslaget eller gøres frivilligt.

Pia Adelsteen pointerede, at der i Trafikministeriets notat stod, at man kan se både fordele og ulemper ved udbud. Netop derfor syntes hun, at det skulle være et nationalt anliggende. Det var også den konklusion, hun kunne læse ud i notatet, men samtidig stod der, at man ikke ville arbejde imod det, hvis Kommissionen fastholder, at alt skal i udbud. Det var underligt og krævede en kommentar fra ministeren.

Jakob Ellemann-Jensen var overrasket over, at ministeren lagde afgørende vægt på, at det ikke skal være muligt at øge udbud af jernbanedrift før i slutningen af 2020'erne. Kunne ministeren uddybe det? Mente ministeren, at det ville det styrke eller mindske muligheden for at bringe jernbanedriften i Danmark i udbud?

Finn Sørensen sagde, at Enhedslistens principielle holdning var, at regeringen skal lægge afgørende vægt på det, som regeringen selv har sagt, nemlig at det må være op til de enkelte medlemslande at beslutte om og i hvilket omfang, de ønsker at gennemføre udbud af togdriften. Hvis regeringen lægger afgørende vægt på det, betyder det, at regeringen går imod direktivet, hvis det ikke bliver imødekommet. I tråd med Jakob Ellemann-Jensens spørgsmål ville Finn Sørensen gerne have præciseret, hvad det betyder, at regeringen vil lægge afgørende vægt på en overgangsperiode.

Transportministeren sagde, at der jo var forskel på at lægge vægt og lægge afgørende vægt på noget. Regeringen kunne godt lægge afgørende vægt på, at udbud udelukkende skal være en national beslutning, og ikke noget som EU skal blande sig i, men man måtte konstatere, at der var et flertal for Kommissionens forslag. Hvis man lagde afgørende vægt på det, ville man i Danmark ikke have mulighed for at arbejde konstruktivt for, at kravet også kan blive til virkelighed. At man elektrificerer hele Danmarks jernbane får store konsekvenser for togdriften, og ministeren havde ikke mødt en eneste person med forstand på togdrift, som syntes, det var en god idé at gennemføre udbud i en periode, hvor man går fra gamle dieseltog og dårlige skinner til kæmpe investeringer og helt nyt elfogssystem. Hvordan skulle man kunne lave en kontrakt, der vil ændre sig fundamentalt undervejs? Ministeren kunne godt forstå, hvis man lagde afgørende vægt på, at udbud skal være i national interesse, men man risikerer, at der ikke bliver mulighed for at få en ordentlig overgangsperiode til at få afsluttet allerede planlagte investeringsprojekter. I Danmark kan man politisk indføre udbud, præcis som man vil. Spørgsmålet var, om man må have lov til at gøre det i takt med, at man bliver færdig med elektrificeringen af jernbanerne, eller om man skal få det ind som et krav allerede fra 2018, som i givet fald vil være i opstarten af togfondsinvesteringerne.

Ministeren sagde til Jakob Ellemann-Jensen, at regeringen mener, at de enkelte lande skal have muligheden for at definere, hvornår, hvorvidt og hvordan de vil lave togudbud. Der var intet, der forhindrer, at man i morgen laver udbud på de strækninger, man syntes, hvis man kan blive politisk enige om det. Han anbefalede dog en praktisk tilgang til sagerne. Som togrejsende er man sikkert bedøvende ligeglad med, hvem der kører toget – der skal bare være rettidigt. I de lande, der havde hastet udbud igennem, var det gået galt, før det var gået godt, og det havde efterfølgende krævet store investeringer at få det rettet op på situationen. Hvis man til gengæld planlægger i god tid og gør det fornuftigt er erfaringerne gode, som f.eks. ved det midt- og vestjyske udbud. Når ministeren sagde slutningen af 2020'erne handlede det om, at togfondsinvesteringerne vil være afsluttet til den tid, og i praksis vil den danske jernbane være klar til, at man kan gøre ved den, hvad man vil. København-Køge-Ringsted bliver færdig i 2018 som den første strækning, men alle investeringerne er først på plads i slutningen af 2020'erne.

Formanden ønskede at få klarlagt, om ministeren var for eller imod en obligatorisk udbudsmodel. Ministeren havde i sit forhandlingsoplæg bedt om, at man kun lægger vægt på, at landene selv skal kunne vælge. Det gjorde man af forhandlingsmæssige årsager. Men hvad mente ministeren med at lægge afgørende vægt på overgangsperioden? Ministeren sagde, at udbud først bør gennemføres i slutningen af 2020'erne, men hvad var udspillet til, hvad en overgangsperiode skal være? Hvad sagde de andre lande, og var det et realistisk forhandlingsscenario med så lang en udbudsperiode? Endelig måtte ministeren også uddybe, hvad udbudsdiskussionen havde at gøre med anlægsinvesteringer i jernbanenettet. Ministeren fik det til at lyde, som om nye investeringer skulle være en hindring for udbud.

Pia Adelsteen kunne ikke støtte forhandlingsoplægget. Ministeren havde sagt, at man på grund af et kæmpe infrastrukturprojekt var nødt til at have en overgangsordning indtil slutningen af 2020'erne, før man kan lave udbud på jernbaneområdet. Dermed sagde han, at når man ændrer jernbanestrukturen, kan man ikke sende driften i udbud.

Det betød vel så, at hvis man sagde ja til direktivet, kan man aldrig ændre en jernbanes struktur. Fremover vil det kun være reparationer, fordi banerne ikke kan sendes i udbud. Det gav ingen mening. Man sagde samtidig, at man gerne ville undtage lokalbanerne, fordi det var dyrt at lave udbudsmateriale. Hun mente, det måtte være op til politikerne eller til lokalbanerne, og af samme årsag så hun gerne, at udbud bliver en national beslutning. Derudover ville hun gerne vide, om S-togene skal betragtes som en lokalbane, og dermed muligvis også kan undtages fra udbud. Det var ellers oplagt at lave et udbud på S-togene.

Jakob Ellemann-Jensen bad ministeren gentage, hvad regeringen lægger afgørende vægt på i forbindelse med fjerde jernbanepakke. Det fremgik ikke af samlenotatet, at der blev lagt afgørende vægt på noget som helst. Det var relevant for en stillingtagen til forhandlingsoplægget, at man fra regeringen side er klar over, hvad den egentlig vil.

Finn Sørensen var meget usikker på, hvad ministeren lagde afgørende vægt på i forhold til en overgangsperiode. Hvis man vidste, at man ikke kunne få et flertal for at få fjernet kravet om obligatorisk udbud, kunne man godt overveje at have en anden mulighed med i bagagen. Det var dog svært for dem, der kunne føle sig fristet til at sige ja til forhandlingsoplægget, at vide, præcis hvad de sagde ja til. Hvor lang skulle overgangsperioden være? Og kunne ministeren præcisere de andre forslag ud over det med udbud. Her tænkte han også på tilsynsorganet, der ikke har noget demokratisk mandat. Enhedslisten var enig med ministeren i, at det ikke skal tillægges kompetencer af politisk karakter. Ville ministeren også lægge afgørende vægt på det? Og hvad med det rullende materiel? Ministeren sagde, at der ikke var et væsentligt behov for EU-regler på området, men burde han så ikke lægge afgørende vægt på, at der ikke kommer fælles regler på et område, hvor det er overflødigt?

Transportministeren svarede formanden, at regeringen ikke er modstander af konkurrence eller udbud, men at den mener, at det må være op til medlemsstaterne selv at beslutte, om de vil have togdriften i udbud. Det handlede ikke om at være for eller imod, men om hvor beslutningen bør træffes. Han citerede fra regeringens samlenotat: "Regeringen vil arbejde konstruktivt med i forhandlingerne om Kommissionens forslag, herunder arbejde for, at der skabes en større fleksibilitet for medlemslandene inden for rammerne af en model med obligatorisk udbud". At det var vigtigt med fleksibilitet handlede om erfaringen med tidligere udbud. Det midt- og vestjyske jernbaneudbud var forbundet med problemer i starten, men var siden blevet en stor succes. Kystbaneudbuddet havde derimod været en dundrende fiasko. Man måtte undervejs ændre i kontrakten, fordi der var gang i et kæmpe stationsbyggeri under Malmø. Det havde store konsekvenser for togdriften, også i Danmark. Ved udbud er det bod og bøder, hvis man ikke lever op til køreplanen, og man skal finde ud af, hvem der er skyld i forsinkelser og aflysninger. Ministeren tilføjede, at hver tredje forsinkelse til Helsingør skyldes hændelser i Sverige. Ved udbud handler det om klart at definere, hvilken ydelse man kan levere, men den definition er vanskelig at lave, hvis man ikke kan sige præcis, hvor meget der skal graves op, hvornår man skal indsætte busser, hvilke forsinkelser der vil være etc. Ministeren foreslog at læse forhandlingsoplægget op igen.

Formanden sagde, at det var vigtigere, at ministeren forklarede, hvorfor formuleringen om at lægge afgørende vægt på en overgangsperiode ikke stod i samlenotatet. Mange partier var fraværende her på dette tidspunkt af mødet, men diskussionen var vigtig, fordi ministeren bad om et mandat, hvor regeringen lægger afgørende vægt på noget. Det var for vagt formuleret i samlenotatet.

Jakob Ellemann-Jensen gjorde det klart, at hvis forhandlingsoplægget ikke var loyalt skildret i samlenotatet, røg flertallet fra Venstre.

Formanden konstaterede, at Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Socialistisk Folkeparti ikke var til stede. Partierne var gået ud fra beskrivelsen i samlenotatet, og det var et problem nu, hvor den ikke svarede overens med ministerens forhandlingsoplæg. Formanden havde ikke før stået i en lignende situation. Hvad var forklaringen på forskellen på formuleringen i samlenotatet og i ministerens forhandlingsoplæg?

Transportministeren sagde, at man så måtte prøve at løse problemet. Så vidt han forstod, er det ikke praksis at skrive selve forhandlingsoplægget i samlenotatet. Det indeholder snarere regeringens holdning. Han gentog, at regeringen lægger vægt på, at det bør være op til medlemslandene at bestemme, hvorvidt og i hvilket omfang de vil gennemføre udbud. Det var altså ikke afgørende vægt, regeringen lagde på det. Regeringen sagde også, at den ikke vil arbejde imod Kommissionens forslag om et obligatorisk udbud, så længe der er mulighed for et flertal for Kommissionens forslag. I den forbindelse lægger regeringen afgørende vægt på en overgangsperiode, der giver mulighed for tilstrækkelig tid til omstilling, således at fuldt udbud først skal være gennemført på et senere tidspunkt end i Kommissionens forslag, f.eks. i slutningen af 2020'erne. Ministeren gentog resten af forhandlingsoplægget i sagen.

Kommissionens forslag var, at man fra 2019 skulle begynde at binde al jernbanedrift op på kontrakter, og at de skulle gælde fra 2022. Regeringens holdning var, at det bør være op til de enkelte lande at beslutte det. Det lagde regeringen vægt på. Man arbejder ikke imod Kommissionens forslag om obligatorisk udbud, så længe der er mulighed for, at der vil være et flertal for Kommissionens forslag. I det konstruktive arbejde går man ind og lægger afgørende vægt på en overgangsperiode – og lægger derudover vægt på at undtage noget lokaltrafik.

Formanden forstod det sådan, at ministeren selv var imod, at udbud skal være obligatorisk, idet han understreger, at det bør være op til medlemslandene. Af forhandlingstekniske årsager valgte man alligevel at gå ind for det, og det måtte være et udtryk for, at Danmark står meget alene med synspunktet. Formanden gjorde det klart, at det er den mundtlige forelæggelse, der gælder, og det var dermed problematisk, at der i notatet bare stod, at "regeringen var særligt opmærksom på overgangsperioder, der giver tilstrækkelig tid til omstilling". Til orientering måtte hun understrege, at den formulering var langt fra formuleringen om at lægge afgørende vægt på det, og at man på den måde vanskeliggjorde medlemmernes forberedelse af mandatgivningen i udvalget.

Pia Adelsteen gentog sit nej til mandatet og sit spørgsmål om, hvorvidt S-togene er at betragte som lokalbaner. Ville man prøve at få undtaget S-togene fra udbudstvungen, som man i øvrigt principielt ikke ønsker? Hun foreslog i øvrigt, at man ser på den måde, man udbyder strækninger på. Hende bekendt foregår der også reparationsarbejde på Vestkysten, hvor der er en anden togoperatør end DSB, uden at det nødvendigvis giver forstyrrelser. Man ville have et problem med jernbanenettet fremover, hvis det ikke kunne lade sig gøre, så det var også et spørgsmål om, hvordan man opdeler strækninger.

Jakob Ellemann-Jensen takkede for genopfriskningen. Han var med på, at den mundtlige fremlæggelse var den afgørende, og at de tilstedeværende træffer beslutningen. Ministeren kunne vel være enig i, at det var givet på forhånd, at hvis ikke man opnår det, man lægger afgørende vægt på, vil Danmark ikke deltage i yderligere forhandlinger.

Finn Sørensen syntes, der var for mange vage formuleringer. At man i oplægget sagde, at et fuldt udbud kan udskydes til "f.eks. i slutningen af 2020'erne", var en af dem. Det bliver jo også en del af en forhandlingsproces, hvor man kan havne et ubehageligt sted. Enhedslisten delte ministerens holdning om, at det ikke skal være obligatorisk med udbud, men det var også for uklart, hvad definitionen var på en lokalbane, som også påpeget af Pia Adelsteen. Hvis man taler om forhandlinger om en overgangsperiode, følte han, at man køber katten i sækken ved at sige ja til det. Enhedslisten syntes, hvis man mener, at det er medlemslandene selv, der skal bestemme, i hvilket omfang de sender jernbanedrift i udbud, skal man vel også lægge afgørende vægt på det. Han mente dog ikke, at "lægge afgørende vægt på" betyder, at man skal forlade forhandlingerne. Det var uklogt uanset holdning.

Transportministeren uddybede, at S-toget ikke er en lokalbane. Lokalbaner var tidligere privatbaner og drives nu af regionerne.

Ministeren mente, at det burde være op til det enkelte land, om man vil udbyde jernbanedrift. Der kan være gode argumenter for og imod at udbyde f.eks. S-togsnettet. Det var en politisk beslutning.

Til Jakob Ellemann-Jensen sagde ministeren, at der blandt de lande, der har markeret deres holdning, ikke er et eneste, der ikke også arbejder for en længere tidshorizont end i det oprindelige forslag. Det var derfor urealistisk at forestille sig, at den længere overgangsordning ikke skulle blive til noget.

Formanden spurgte, hvorfor man så lagde afgørende vægt på det.

Transportministeren sagde, at det var for, at Danmark kan gå så stærkt som muligt ind i forhandlingerne og for at vise Europaudvalget, at det var hovedpunktet.

Jakob Ellemann-Jensen kunne konstatere, at det var risikofrit for ministeren. Ministeren kunne gå fra mødet med et mandat, hvis han fjernede ordet "afgørende". Han var enig i, at det var et vigtigt punkt og støttede gerne regeringen i det, men processuelt var der noget forkert i, at regeringen ikke fortæller udvalget på forhånd, at der er noget, man vil

lægge afgørende vægt på. Her må man også være klar over ordets betydning for udvalget. Hans støtte til forhandlingsoplægget afhang af, om ordet afgørende kunne fjernes.

Pia Adelsteen spurgte, hvad der så vil ske, hvis regionerne bliver nedlagt, som Dansk Folkeparti ønsker det. Hvad er så en lokalbane? Og hvad vil det betyde i forhold til direktivet?

Transportministeren sagde, at han ikke kendte til Dansk Folkepartis politik på området og derfor ikke kunne sige, hvordan man vil organisere jernbanerne efter eventuel lukning af regionerne.

Ministeren forstod det således, at når der stod i samlenotatet, at regeringen særligt vil arbejde for noget, mente udvalget ikke det var det samme som at lægge afgørende vægt på. Når det stod således i samlenotatet, betød det dog ifølge hans embedsmænd, at man vil lægge afgørende vægt på det.

Formanden spurgte, om ministeren ville ændre forhandlingsoplægget. Stod han fast på at lægge afgørende vægt på overgangsperioden, eller ville han nøjes med at lægge vægt på?

Transportministeren sagde, at han ikke kunne ændre i det mandat, han bad om at få, og som havde været drøftet med forskellige udvalgsmedlemmer. Præcis ordene "at lægge afgørende vægt på" var blevet brugt.

Formanden understregede, at ministeren forelagde det mandat, som han bad om at få med sig i de videre forhandlinger, mundtligt i Europaudvalget. Stod ministeren fast på det mandat, som han havde forelagt?

Jakob Ellemann-Jensen sagde, at udvalget gerne ville sende ministeren af sted med et solidt mandat. Det kunne godt være, at embedsværket mente, at "man særligt vil arbejde for" var den formulering, man plejede at bruge, men det var ikke hans opfattelse. Og det talte i situationen, fordi han sad med flertallet.

Ministeren havde sagt, at han ville lægge afgørende vægt på overgangsperioden for at have den stærkeste mulige forhandlingsposition, og at der i øvrigt er bred konsensus om det, som man vil lægge afgørende vægt på. Det betød, at det forhandlingsoplæg, som han lagde op til at ville støtte ministeren i, ikke vil forværre ministerens forhandlingsposition på nogen måde. Så inden der gik ministerium kontra udvalg i det, syntes han, at ministeren skulle sige, at man ville forhandle ud fra det fremlagte i samlenotatet. Det andet kunne han ikke støtte.

Formanden sagde, at det var et spørgsmål om, hvorvidt ministeren ville have et forhandlingsmandat med til sit rådsmøde, eller om man skulle arrangere et nyt møde med udvalget.

Transportministeren sagde, at han så måtte spørge udvalget, hvornår han kunne komme igen og fremlægge sagen. Der var tale om et øjebliksbillede, men han havde også sagt, at ikke alle lande havde meldt ud endnu. Forhandlingerne var komplekse, men det ville være godt for Danmark at arbejde for en overgangsperiode. Så vidt han forstod meldingerne fra et flertal i udvalget, var man enig i substansen - altså at det er fornuftigt med en overgangsperiode, som er længere end den i det oprindelige forslag. Det så ud som om, at der var et flertal af lande, som var enige med Danmark. Man havde i hvert fald ikke registreret nogen lande, som var tilhængere af forslaget, men ikke ville have en overgangsperiode. Forhandlingssituationen var den, at sagen var til fremskridtsrapport på rådsmødet, og man var dermed i en fase i forhandlingerne, hvor landene ikke endeligt har fremlagt en klar politik. Han kunne dermed ikke vide, hvad de andre lande ville komme tilbage med. Nogle lande vil måske ændre holdning undervejs, eller dem, der endnu ikke havde meldt ud, vil måske pludselig trække i den anden retning. For regeringen er overgangsperioden det afgørende, når man skal forhandle konstruktivt. Og hvis man skal kunne gøre det med overbevisning, vejer et mandat, hvori der står afgørende vægt, tungest i forhandlingerne.

Formanden bemærkede, at det ikke nødvendigvis var den bedste forhandlingsposition at have et mandat, hvor man lægger afgørende vægt på noget. Det betyder, at man stemmer nej til forslaget, uanset hvilket kompromisforslag man måtte nå frem til. Måske var der behov for en snak om, hvordan ordene skal falde i udvalget. Hun foreslog et nyt møde med et nyt forhandlingsoplæg den kommende tirsdag.

8. Eventuelt

Transportministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

9. Siden sidst

Transportministeren: Under punktet siden sidst vil jeg kort orientere om, at Rådet den 8. oktober 2014 opnåede generel indstilling på forslaget om regler for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne. Den såkaldte havnepakke. Hvad angår fjerde jernbanepakke, blev både markedsåbningsdirektivet og PSO-forordningen drøftet.

En lang række medlemslande opfordrede formandskabet til også at fokusere på den tekniske del af jernbanepakken. Samtidig blev forslaget om et fælleseuropæisk luftrum drøftet, og der blev vedtaget en fremskridtsrapport, som overordnet set tilgodeser de danske synspunkter. Endeligt var der en næsten fuld bordrunde i en orienterende debat om meddelelsen om åbning af markedet for civile droner.

Jeg opfordrede Kommissionen til at fremsætte et lovforslag med henblik på at skabe fælles standarder for dronerne og til, at der skal laves regulering for selve anvendelsen af dronerne i luftrummet. Samtidig understregede jeg, at der skal tages hensyn til

databeskyttelse og privatlivets fred, og at det er vigtigt, at en ny lovgivning ikke lægger hindringer i vejen for et marked i udvikling i form af administrative byrder.

Til slut kan jeg oplyse, at det lettiske formandskab på arbejdsgruppeniveau har tilkendegivet, at de vil arbejde videre med både den tekniske og politiske del af fjerde jernbanepakke og forslagene i SESII+-pakken.