



## Europaudvalget

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere  
**Dato:** 21. april 2008

### Offentligt referat fra Europaudvalgets møde 4/4-08

Til orientering vedlægges det offentlige referat for Europaudvalgets åbne møde den 4. april 2008.

Der udsendes to referater af Europaudvalgets møder. Det ene referat er offentligt og indeholder referat fra alle åbne punkter på Europaudvalgets møder. Det andet referat er fortroligt, idet det både indeholder referat fra de lukkede og åbne punkter på dagsordenen. Såfremt der ingen lukkede punkter er på dagsordenen er det offentlige og fortrolige referat identiske. Det fortrolige referat udsendes alene til partiernes EU-ordførere.

Det bemærkes, at det offentlige referat er et redigeret referat af Europaudvalgsmøderne og ikke en ordret gengivelse. Det bemærkes endvidere, at referatet udsendes af europaudvalgets sekretariat uden forudgående godkendelse af Europaudvalget.

Med venlig hilsen

Signe Riis Andersen  
EU-Sekretariatet

# Europaudvalget

REFERAT

AF 18. EUROPAUDVALGSMØDE

**Mødedato:** Fredag den 4. april 2008

**Tidspunkt:** kl. 10.00

**Sted:** Vær. 2-133

## Dagsorden

Den 22. april 2008

- FO 1. Rådsmøde nr. 2861 (transport, telekommunikation og energi - transportdelen) den 7. april 2008  
Forelæggelse ved transportministeren
- L 2. Politisk drøftelse og evt. afgivelse af betænkning over følgende beslutningsforslag:
- a) B 6 om tiltrædelse af Stabiliserings- og Associeringsaftale mellem EU og Republikken Albanien
    - B 6 (072) – bilag 1 (om materiale vedr. B 6)
    - B 6 (072) – bilag 2 (udkast til tidsplan)
    - B 6 (072) – bilag 3 (1. udkast til betænkning)
  - b) B 9 om inddragelse af Folketinget ved udnævnelse af det danske medlem af Europa-Kommissionen
    - B 9 (072) – bilag 1 (udkast til tidsplan)
    - B 9 (072) – bilag 2 (1. udkast til betænkning)
    - B 9 (072) – svar på spørgsmål 1
- L 3. Fastlæggelse af tidsplan for udvalgets behandling af følgende beslutningsforslag:
- a) B 66 om tiltrædelse af Stabiliserings- og Associeringsaftale mellem EU og Montenegro
    - B 66 (072) – bilag 1 (udkast til tidsplan)
  - b) B 77 om Lissabontraktaten
    - B 77 (072) – bilag 1 (udkast til tidsplan)
- L 4. Drøftelse vedr. bevilling til Europa Nævnet

L 5. Eventuelt

Der vedlægges foreløbig oversigt over det under punkt 1 nævnte møde.

**Arrangementer for Europaudvalgets medlemmer i uge 15:**

Torsdag 10/4 kl. 15.00-16.00: Møde med den makedonske udenrigsminister

Fredag 11/4 kl. 09.00-10.00: Foredrag af Poul Nyrup om investeringsfonde

Fredag 11/4 kl. 10.00-11.00: Møde med de danske MEP'er

Fredag 11/4 kl. 11.00: Europaudvalgsmøde

**Praktiske oplysninger:**

Hvor intet andet er angivet, afholdes Europaudvalgets ordinære møder for åbne døre. Tilmelding for tilhørere skal ske *senest kl. 12.00 dagen inden mødet* ved Europaudvalgets sekretariat (europaudvalget@ft.dk; tlf. +45 33 37 36 10). Der vil være pladsbegrænsning.

**Anvendte forkortelser:**

FO =Forhandlingsoplæg

L =Lukket behandling

**Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi - transportdelen)  
den 7. april 2008  
Revideret foreløbig oversigt, 2. udgave**

- FO 1. Adgang til markedet for international godskørsel  
– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*  
KOM (2007) 0265  
Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 2)  
KOM (2007) 0265 – bilag 2 (grundnotat af 4/9-07)  
Udvalgmødereferater:  
(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for  
rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde  
2835 – bilag 3)
- FO 2. Adgang til vejtransporterhvervet  
– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*  
KOM (2007) 0263  
Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 15)  
KOM (2007) 0263 – bilag 1 (grundnotat af 4/9-07)  
Udvalgmødereferater:  
(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for  
rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde  
2835 – bilag 3)
- FO 3. Adgang til markedet for buskørsel  
– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*  
KOM (2007) 0264  
Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 27)  
KOM (2007) 0264 – bilag 2 (grundnotat af 5/9-07)  
Udvalgmødereferater:  
(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for  
rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde  
2835 – bilag 3)
4. Et banenet med fortrinsret for godstrafik  
– *Vedtagelse af rådskonklusioner*  
KOM (2007) 0608  
Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 37)

- FO 5. Civil satellitnavigationssystem Galileo
- *Generel indstilling*
- KOM (2004) 0447, KOM (2007) 0535
- Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 42)
  - KOM (2007) 0535 – bilag 2 (grundnotat af 22/11-07)
  - KOM (2007) 0535 – svar på spørgsmål 1
  - KOM (2007) 0535 – svar på spørgsmål 2
- Udvalgsmødereferater:
- (behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)
  - EUU alm. del (07) – bilag 52, side 183 (behandlet i EUU 9/11-07)
  - EUU alm. del (07) – bilag 28, side 1822 (behandlet i EUU 28/9-07)
  - EUU alm. del (06) – bilag 380, side 1392 FO (forhandlingsoplæg forelagt EUU 1/6-07)
6. Lufthavnsafgifter
- *Politisk enighed*
- KOM (2006) 0820
- Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 52)
  - KOM (2006) 0820 – bilag 1 (grundnotat af 16/3-07)
- Udvalgsmødereferater:
- (behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)
- FO 7. Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer
- *Generel indstilling*
- KOM (2007) 0709
- Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 63)
  - KOM (2007) 0709 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 30/1-08)
8. Det fælles luftrum (Single Sky)
- *Vedtagelse af rådskonklusioner*
- KOM (2007) 0845
- Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 70)
  - KOM (2007) 0845 – bilag 1 (grundnotat af 7/2-08)
9. En bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning
- *Vedtagelse af rådskonklusioner*
- KOM (2007) 0869
- Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 77)

## 10. Eventuelt

Alle dagsordenspunkter hører under Transportministeriets ressort.

## 11. Siden sidst: Ingen punkter



## REFERAT

### AF 18. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: fredag den 4. april 2008  
Tidspunkt: kl. 10.00  
Sted: vær. 2-133

Til stede: Svend Auken (S) formand, Kim Andersen (V), Michael Aastrup Jensen (V), Erling Bonnesen (V), Rikke Hvilshøj (V), Morten Messerschmidt (DF), Helle Sjelle (KF), Lars Barfoed (KF), Kim Mortensen (S), Anne Grete Holmsgaard (SF), Hanne Agersnap (SF), Lone Dybkjær (RV), Bjarne Laustsen (S), Per Clausen (EL).

Desuden deltog: Transportminister Carina Christensen, bistået af embedsmand Jeanette Nowalz.

#### FO **Punkt 1. Rådsmøde nr. 2861 (transport, telekommunikation og energi - transportdelen) den 7. april 2008**

**Transportministeren:** Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for rådsmødet den 7. april.

Jeg vil i alt forelægge 9 sager for udvalget, hvoraf de 5 er til forhandlingsoplæg.

Med henvisning til det fremsendte samlenotat er de 5 sager til forhandlingsoplæg:

- Dagsordenspunkt 1: Adgang til markedet for international godskørsel.
- Dagsordenspunkt 2: Adgang til vejtransporterhvervet.
- Dagsordenspunkt 3: Adgang til markedet for buskørsel.
- Dagsordenspunkt 5: Civil satellitnavigationssystem Galileo.
- Dagsordenspunkt 7: Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer.

#### FO **1. Adgang til markedet for international godskørsel**

– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*

KOM (2007) 0265

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 2)

KOM (2007) 0265 – bilag 2 (grundnotat af 4/9-07)

Udvalgsmødereferater:

(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)

**Transportministeren:** De første sager, jeg vil nævne, er dagsordenspunkterne 1-3, den såkaldte vejtransportpakke, om adgangen til markedet for international godskørsel samt adgangen til vejtransporterhvervet og markedet for buskørsel.

Forslagene har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne, der gælder på området. Forslagene skal forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af

vejtransportlovgivningen, sikre lige og fair konkurrencevilkår og styrke trafikikkerheden.

På det kommende rådsmøde forventes formandskabet at forelægge en statusredegørelse for, hvor langt man er nået i forhandlingerne om de tre forslag.

Hovedindholdet i adgang til markedet for international godskørsel er blandt andet, at der lægges op til en enkel og klar definition af "cabotagekørsel".

Cabotagekørsel er som bekendt adgang til at udføre intern transport af gods i en medlemsstat, hvor man ikke er hjemmehørende.

Det er værd at bemærke, at omfanget af cabotagekørsel inden for EU er beskedent. I forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel i størrelsesorden 0,8 procent.

I dag er reglen for cabotagekørsel, at den kun må udføres "midlertidigt". Denne lidt upræcise regel har givet anledning til en uensartet anvendelse i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår derfor en definition, hvor der inden for syv dage efter en international transport må udføres op til tre cabotagekørsler, forstået på den måde at man f.eks. kan køre fra Danmark til Italien med en fyldt lastvogn, og når man har læsset sine varer af eksempelvis i Rom, så kan man herefter køre tre kørsler i Italien, før man vender hjem til Danmark igen.

Denne definition har allerede været genstand for intensive forhandlinger, og det er min vurdering, at det er en balanceret løsning, som Danmark kan støtte.

Vi vil desuden arbejde for, at det vil blive muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem.

Kommissionen foreslår desuden, at cabotagekørselsordningen efter en tid tages op til revision med henblik på en mulig afregulering, hvilket vi fra dansk side støtter.

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

- Støtter sigtet med forslaget, der overordnet set har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international godskørsel.
- Støtter hovedformålet med en administrerbar definition af cabotagekørsel, idet der lægges vægt på, at der ikke i praksis sker en begrænsning i adgangen til cabotagekørsel.
- Lægger vægt på, at der ikke skabes ekstra administrative byrder for både myndigheder og erhvervet.
- Støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.

**Anne Grete Holmsgaard** beskæftigede sig først med spørgsmålet om cabotagekørsel. Sådan som hun læste indstillingen, og sådan som hun hørte transportministeren, er den danske holdning faktisk længere væk fra Kommissionens hold-

ning, end SF ønsker det. Hun opfattede det sådan, at regeringen går efter at få lempeligere vilkår for cabotagekørsel end det, Kommissionen har lagt op til, nemlig at når man kører til et andet EU-land, kan man inden for syv dage foretage tre ture i det pågældende land, og så skal man returnere til sit oprindelige land. Danske vognmænd kører under danske regler, mens italienske vognmænd kører under italienske vilkår. Anne Grete Holmsgaard ville – ligesom med tjenesteydelsesdirektivet – være sikker på, at det var de skrappe danske regler, vognmændene kørte efter i Danmark. Derfor var hun imod forhandlingsoplægget.

**Morten Messerschmidt** syntes, forslaget om cabotagekørsel generelt virkede temmelig uspiseligt. Han bad transportministeren forholde sig til den tænkte situation, at en vognmand, der bor lige syd for den danske grænse mod Tyskland, sender en ladning ind over den danske grænse, hvorved der bliver åbnet for cabotagekørsler i Danmark. Når han har udført det tilladte antal cabotagekørsler, kører han tilbage til Tyskland, hvorfra han har endnu en transport til Danmark, og så han fortsætte med cabotagekørsel i Danmark.

**Per Clausen** kunne se, at 3F havde nogle indvendinger mod det, som Kommissionen lægger op til vedrørende cabotagekørsel, og ikke mener, at Kommissionens udspil vil forhindre misbrug af reglerne, sådan at man kan risikere, at de store transportfirmaer får mulighed for at udkonkurrere nationale selskaber. Han forstod, at transportministeren mente, man skulle gå videre. Skal det forstås på den måde, at regeringen i denne sag har valgt at støtte sig på de dele af det danske vognmandserhverv, som har en stor del af deres drift udenlands, og har valgt at nedtone, hvad der kan være behov for forsvar for de virksomheder, som risikerer at blive udkonkurreret?

Han ville gerne have en kommentar til 3F, som skriver, at de kan tilslutte sig forslaget, men har problemer med definitionen af cabotagekørsel.

Der står i notatet, at regeringen vil arbejde for en klausul i forslaget, så det kan tages op til revision med henblik på en mulig afregulering af cabotagekørsel, "såfremt markedssituationen tillader det." Hvad mener transportministeren med det?

På side 12 i notatet står der, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger skal "iagttages". Er det nøjagtig det samme som "overholdes"?

Side 12 står der også, at forslaget vil føre til en forbedring af færdselssikkerheden. Lone Dybkjær ville gerne vide hvorfor.

**Transportministeren** indrømmede over for Anne Grete Holmsgaard, at man godt kan sige, vi på et enkelt punkt vil gå længere end Kommissionen. I øjeblikket er der ikke fælles regler, men det synes vi, der skal være. Vi er enige med Kommissionen i, at når man har kørt til udlandet med en ladning, må man have 3 cabotagekørsler i udlandet inden for 7 dage, hvilket der for øvrigt er bred enighed mellem landene. Men vi mener – og dér er vi faktisk enige med Europa-Parlamentet – at når man kører hjem fra udlandet, og man lover at køre den korteste vej, må man have lov at samle gods op på vejen. F.eks. hvis man kører fra Italien gennem Frankrig. Det gør vi af hensyn til miljøet, for at der ikke skal køre en masse tomme lastbiler igennem Frankrig.

Transportministeren svarede på Morten Messerschmidts spørgsmål, at hvis vognmanden, som bor syd for grænsen, får en ordre om transport til Danmark, må han køre ind i Danmark og aflevere den, og så må han køre 3 ordrer i Danmark inden for en periode på 7 dage, og så skal han køre ud igen. Derefter skal der gå 7 dage, inden han får en ny ordre til Danmark. I dag er der upræcise regler. Nu får vi i hvert tilfælde ens regler i alle lande.

Transportministeren svarede Per Clausen, at hun sådan set var meget enig i høringssvaret fra 3F, som hun havde lyttet til. Der er mange af vognmændene, som er lidt sure over, at vi skal have de regler, men her er regeringen på linje med 3F. Hun mente, 3F ville være meget tilfredse med, at regeringen støtter Kommissionens linje.

**Per Clausen** oplyste, at Enhedslisten går imod regeringens forhandlingsoplæg.

**Kim Mortensen** syntes, det ville være godt, hvis man kunne fylde nogle af de mange tomme lastbiler op, der kører rundt på de europæiske veje.

**Anne Grete Holmsgaard** havde ikke noget imod det ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som går ud på, at man på vej tilbage fra et land, som man har kørt til, kan tage gods med, hvis man kører ad den korteste rute. Men det er jo ikke det eneste, Europa-Parlamentet har stillet ændringsforslag om. Et af dem går på, at man også skal kunne køre cabotage i det land, man kommer til, selv om man ikke har tømt vognen endnu. Anne Grete Holmsgaard kunne godt se, at et flertal af lande støttede Kommissionen i, at det ikke skal være muligt, men støtter Danmark Kommissionen? Det kan lyde harmløst, men hvis man tillader, at man kan omgå reglerne og køre cabotage i Grækenland, så er vi tilbage i det morads, vi har diskuteret i forbindelse med tjenesteydelsesdirektivet. Hun syntes i øvrigt, det er i modstrid med den linje, Danmark har indtaget i forbindelse med tjenesteydelsesdirektivet, at Danmark har arbejdet aktivt for at få en revisionsklausul ind med henblik på en fuldstændig afregulering af cabotagekørsel.

**Morten Messerschmidt** sagde, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Hanne Agersnap** syntes ligesom Anne Grete Holmsgaard, at det, regeringen arbejdede for i relation til cabotage, var det omvendte af, hvad den arbejdede for, når det gjaldt servicedirektivet. Hun spurgte, om der ikke er nogen mulighed for at ændre på definitionen af cabotage og få lagt ind, at når man kører cabotage, er det reglerne i kørselslandet, der gælder.

**Transportministeren** sagde i anledning af Anne Grete Holmsgaards bemærkninger om det nævnte ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, at den danske regerings holdning er, at man skal have tømt vognen fuldstændigt, før man kan begynde at køre cabotage. Her er vi altså ikke enige med Europa-Parlamentet, men ligger på linje med Kommissionen. Det eneste punkt, hvor vi vil gå videre end Kommissionen, er, når det drejer sig om at tage gods med på vejen hjem – af miljømæssige hensyn.

Transportministeren sagde i anledning af Hanne Agersnaps indlæg, at udenlandske transportører, som udfører cabotagekørsel i Danmark, er undergivet dansk lov. Hun oplæste et svar, hvoraf det fremgik, at udførelse af cabotagekørsel –

medmindre det er reguleret af fællesskabsretten – er undergivet Danmarks love og administrative bestemmelser vedrørende bl.a. priser og betingelser, gældende for transportkontrakter, køretøjenes vægt og dimensioner, forskrifter vedrørende transport af visse kategorier af gods, navnlig farligt gods, letfordærlige levnedsmidler og levende dyr, køre- og hviletidsregler og moms.

**Anne Grete Holmsgaard** mente nu ikke, dette gjaldt lønnen, men hun kunne efter dette svar godt støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, men at Dansk Folkeparti og Enhedslisten gik imod.

**FO 2. Adgang til vejtransporterhvervet**

– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*

KOM (2007) 0263

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 15)

KOM (2007) 0263 – bilag 1 (grundnotat af 4/9-07)

Udvalgs mødereferater:

(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)

**Transportministeren:** Forslaget omhandler de betingelser, som virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve erhvervet. Der foreslås blandt andet en styrkelse af det harmoniserede regelsæt vedrørende betingelserne for etablering, økonomi, faglige kvalifikationer og vandel.

Kommissionen foreslår, at vognmænd ikke skal blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, såfremt de allerede har erhvervede rettigheder til vejtransporterhvervet – de såkaldte grandfather rights. Danmark støtter, at allerede etablerede danske vognmænd ikke skal blive omfattet af et bebyrdende prøvekrav, da de danske prøvekrav i forvejen er høje.

Derudover foreslås det, at myndighederne skal afdække, hvorvidt en ansøger til vejtransporterhvervet er kendt i en eller flere medlemsstater for overtrædelser af vejtransportlovgivningen. Det vil sige, at der vil skulle foretages en automatisk høring i samtlige 26 medlemsstater.

Regeringen finder, at en systematisk høring vil være administrativ byrdefuld for både myndigheder og virksomheder. Regeringen lægger derfor vægt på, at høring alene foretages, når der er mistanke om, at ansøgeren i forvejen er kendt i en af medlemsstaterne.

Forslaget foreslår desuden, at der indføres elektroniske registre, der skal sikre en bedre overvågning og opfølgning af kontrol med virksomheder samt forbedre procedurer for samarbejdet mellem medlemsstaterne.

**FO** Mit forhandlingsoplæg er på den baggrund, at Danmark:

- Støtter forslaget, der overordnet set skal præcisere de eksisterende regler for adgangen til vejtransporterhvervet og supplere dem, således at de anvendes mere ensartet og effektivt.
- Lægger vægt på, at der ikke stilles unødige krav til vejtransportvirksomhederne, og at de ikke genererer ekstra administrative byrder for både myndigheder og erhvervet.
- Støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, således at det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, ligesom administrative byrder bør minimeres.

- Lægger vægt på, at vognmænd med allerede erhvervede rettigheder til vejtransporterhvervet – de såkaldte grandfathers – ikke vil blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, når forordningen træder i kraft.
- Arbejder aktivt for, at der altid skal foretages en proportionalitetsvurdering, når det skal afgøres, hvorvidt en virksomheds overtrædelser af vejtransportlovgivningen skal medføre fortabelse af god skik og dermed godkendelsen til erhvervet.

**Bjarne Laustsen** rejste spørgsmålet om dyretransporter, hvor myndighederne havde meget svært ved at forfølge sagerne om de lange dyretransporter eller transporter, hvor dyrene blev mishandlede, idet aktørerne flytter uden for landets grænser og får en ny licens. Personligt mente han, at dyr, der skal slagtes, skal slagtes på det nærmeste slagteri, men desværre har vi fri bevægelighed for dyr. Problemet er, at de skrappe regler for transport af dyr ikke bliver overholdt, idet transportørerne snyder med samlesteder og hvilesteder og logbøger. Vi går ind for, at man får satellitstyr, så myndighederne kan følge, hvor bilerne kører. Vi må presse på, idet man i nogle sydeuropæiske lande ikke har den samme fokus på dyrevelfærd, som vi har. Derfor er det utroligt vigtigt, at vi siger noget om det og gør noget ved det, så vi undgår, at transportørerne tjener lette penge på at foretage dyremishandling. Bjarne Laustsen pegede på, at de skandalesager, der har været, falder tilbage på dansk landbrug. Derfor har vi alle sammen en interesse i, at de transporter foregår på en ordentlig og værdig måde.

**Morten Messerschmidt** spurgte, om der vedrørende betingelserne for at drive vejtransport er tale om et totalharmoniseringsdirektiv eller et minimumsharmoniseringsdirektiv, idet han mente, det ville være en forringelse, hvis et land ikke kan stille højere krav.

**Lone Dybkjær** sagde, at man i Det Radikale Venstre forgæves havde forsøgt at få fat i Annex 3, som vedrører køre- og hviletidsbestemmelserne, hvorfor hun bad transportministeren om at sende det til udvalget.

Hun ville gerne vide, hvad man forstod ved "alvorlige overtrædelser" og "mindre alvorlige overtrædelser" og "mest alvorlige overtrædelser", idet hun mente, der var lidt elastik i det.

**Transportministeren** svarede Bjarne Laustsen, at hun også syntes, dyretransporter skulle foregå på ordentlig og værdig vis, men det er Justitsministeriet, som fastsætter de regler. Når det gælder satellitovervågning, er det fødevareministeren, som har sagen på EU-niveau. Hvilket ikke skal forhindre os i fortsat at have de bedste intentioner.

Hun svarede Morten Messerschmidt, at der lægges op til et minimumsharmoniseringsdirektiv.

Hun svarede Lone Dybkjær, at det er Justitsministeriet, som har ansvaret for køre- og hviletidsbestemmelserne, så det er nok justitsministeren, man skal spørge, hvis man vil have oversendt et dokument i den forbindelse.

**Bjarne Laustsen** syntes ikke, svaret var helt dækkende. Han henviste til, at Dansk Transport og Logistik i sit hørings svar, refereret side 21 i samlenotatet, skriver, at direktivet blandt de konkrete overtrædelser, der kan give anledning til tilbagekaldelse af tilladelser, ikke anfører overtrædelser af dyreværnslovgivningen. Grunden til hans spørgsmål var en helt konkret sag, som man havde samråd om i sidste uge i Fødevareudvalget vedrørende en transport til Grækenland. Bjarne Laustsen argumenterede for, at dyretransporter skal med på listen over overtrædelser, som kan medføre, at firmaer får forbud mod at køre. Ellers får man aldrig de dyretransporter stoppet.

**Per Clausen** oplyste, at Enhedslisten ikke havde nogen bemærkninger til regeringens forhandlingsoplæg.

**Morten Messerschmidt** sagde, at efter svarene fra transportministeren kunne Dansk Folkeparti støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Hanne Agersnap** mente, det annek 3, som Lone Dybkjær havde spurgt om, kunne vise lidt om, hvad der er af forskelle. Der er nogle regler, der er dækket af andre internationale aftaler, men der er sikkert også lokale regler, der vil være meget forskellige. Det kunne være meget interessant at få en oversigt over, hvilke danske regler der ikke vil blive overholdt af de cabotagekørende vognmænd.

**Svend Auken** gav Bjarne Laustsen ret i, at dyretransporter, som et flertal i Folketinget har været meget optaget af, ikke umiddelbart er reguleret i direktivforslaget om adgangen til at foretage vejtransporter. Det ville være opløftende, hvis transportministeren på rådsmødet ville sige, at når det drejer sig om disse inhumane måder at transportere dyr på, er det efter vor opfattelse absolut proportionalt at tilbagekalde folks ret til at køre.

**Transportministeren** sagde vedrørende dyretransporter, at det allerede er sådan i dag, at hvis man ikke overholder reglerne, kan man få frataget sin transportgodkendelse, så der er sanktionsmuligheder.

**Svend Auken** erkendte, at man kan få frataget sin transportgodkendelse i Danmark, men bruger Polen den mulighed? Derfor opretholdt han sin opfordring til transportministeren om at gøre opmærksom på, at i Danmark er vi fuldstændig enige om, at vi i fællesskab må kæmpe for en mere aktiv regeldannelse i EU på dette felt.

**Transportministeren** sagde, at hvis hun overhovedet fik en lejlighed til at sige det, ville hun gøre det, for det var en sag, som også optog hende personligt. Hun tilføjede, at det gode ved de nye regler er, at i fremtiden vil alle overtrædelser af vejtransportlovgivningen, uanset hvor de er begået, kunne medføre fratagelse af autorisation.

**Anne Grete Holmsgaard** sagde, at problemet netop er det, som Dansk Transport og Logistik gør opmærksom på, at overtrædelse af dyreværnsloven ikke er med i den liste over forhold, som kan gøre, at man tilbagekalder tilladelsen. Hun forstod transportministerens svar sådan, at nu får vi mulighed for at tilbagekalde en tilladelse, selv om overtrædelsen er foregået i udlandet. Derfor er det vigtigt, at overtrædelse af dyreværnslovgivningen kommer med på listen.

**Transportministeren** var fuldstændig enig i intentionen, men hun havde fået at vide, at selv om dyreværnslovgivningen ikke er nævnt eksplicit, er den alligevel omfattet allerede i dag. Hvis man forbryder sig imod dyreværnsreglerne, kan man fratages autorisationen. Hun tilføjede, at så kan man selvfølgelig undre sig over, at direktivet ikke nævner det.

**Anne Grete Holmsgaard** sagde, at sådan som hun havde forstået det, var det sådan i dag, at hvis man har en autorisation i Danmark og forbryder sig i Danmark, så kan Danmark fratage den pågældende autorisation, men hvis man har sin autorisation i Polen, Italien eller Portugal, så kan man ikke gøre det. Det er derfor, dyreværnslovgivningen skal nævnes.

**Janette Nowalz** (embedsmand) fik på opfordring fra transportministeren og med udvalgets tilladelse ordet og sagde, at Danmark kan fratage autorisationen for en dansk vognmand. En polsk transportør vil kun blive frataget sin autorisation af de polske myndigheder, som har autoriseret vognmanden, men disse myndigheder vil langt hen ad vejen være forpligtet til at fratage autorisationen, hvis der sker overtrædelse af vejtransportlovgivningen. De vil selvfølgelig foretage en proportionalitetsafvejning. Vi vil aldrig nogen sinde kunne pålægge et land at gøre noget præcist, men man må gå ud fra, at vi alle tager de samme hensyn.

**Svend Auken** gjorde opmærksom på, at det netop var derfor, han havde talt om, at det ville være proportionalt at fratage den pågældende autorisation. Derfor er det meget vigtigt, at vi siger det på et eller andet tidspunkt. Selv om dyrene ikke har stemmeret, skal de behandles ordentligt. Det, som Anne Grete Holmsgaard ønsker, kan man ikke efter de nuværende regler, og det får man heller ikke mulighed for efter de kommende regler. Men selve det, at man bliver informeret umiddelbart om alle overtrædelser, gør selvfølgelig, at mulighederne for, at de enkelte lande kan gribe ind, bliver større. Sådan havde han forstået det.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, det var et problem, på baggrund af hvilke konkrete overtrædelser man kan fratage en autorisation. Her er nævnt en liste med en række eksempler, og det er vigtigt at få overtrædelse af reglerne om dyretransport med på denne liste. Derfor opfordrede hun transportministeren til at lægge sine æg i den kurv, når diskussionen er om artikel 6.

**Morten Messerschmidt** oplevede dette møde som et regulært gennembrud for forståelsen af, hvad gensidig anerkendelse betyder for det indre marked, og opfordrede til, at man tager diskussionen op på det næste møde i underudvalget.

**Transportministeren** gjorde opmærksom på, at der i artikel 6 står "concerning in particular". Hun gentog sit løfte om, at hvis hun fik mulighed for det, ville hun nævne dyreværnsreglerne, idet det også var en sag, hun engagerede sig i.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier gik imod det.

**FO 3. Adgang til markedet for buskørsel**

– *Politisk debat/Fremskridtsrapport*

KOM (2007) 0264

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 27)

KOM (2007) 0264 – bilag 2 (grundnotat af 5/9-07)

Udvalgs mødereferater:

(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29.-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)

**Transportministeren:** Forslaget svarer i indhold i vidt omfang til forslaget om adgang til markedet for international godskørsel.

Forslaget foreslår blandt andet indført, at proceduren for ansøgning om international rutekørsel forenkles, hvilket vi fra dansk side støtter.

Kommissionen foreslår også, at en eksisterende tilladelse til international rutekørsel kan suspenderes eller inddrages, hvis den truer levedygtigheden af en rute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse. Regeringen betvivler det hensigtsmæssige i dette forslag. Dette skal ses i lyset af, at hvis en international busrute etableres ved privat initiativ, må det formodes, at den på lang sigt kan drives på kommercielle vilkår uden at modtage kompensation for omkostningerne som offentlig serviceforpligtelse. Ideen bag forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej er, at der kan gives kompensation for omkostninger til trafik, der ikke kan drives under almindelige forretningsmæssige vilkår. Derfor vil det være i strid med denne forordnings formål, hvis den blev lagt til grund for nedlæggelse af privatetablerede, levedygtige busruter.

**FO** På den baggrund er mit forhandlingsoplæg, at Danmark:

- Støtter sigtet med forslaget, der overordnet set har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international buskørsel.
- Støtter forslaget om en strømlinet og forenklet godkendelsesprocedure for international rutekørsel.
- Lægger vægt på, at der ikke skabes ekstra administrative byrder for såvel myndigheder som erhvervet.
- Støtter forslaget om forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.
- Arbejder for, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt., udgår, idet man betvivler det hensigtsmæssige i, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.

**Anne Grete Holmsgaard** forstod, at efter Kommissionens forslag skal man kunne fratage en privat busrute koncessionen, hvis den konkurrerer med en rute, som er inde under forsyningspligten. Hun spurgte, om det kun gælder, når der er tale om hele den internationale strækning.

**Morten Messerschmidt** havde studeret høringssvarene vedrørende buskørsel og havde konstateret, at både Danske Busvognmænd og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik taler om, at der er en klar skævhed i konkurrencemulighederne, når man i artikel 8, stk. 4, litra d, andet led, åbner op for, at man kan inddrage en tilladelse til international rutekørsel, hvis denne i alvorlig grad truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under offentlig serviceforpligtelse. Han delte de bekymringer og ville gerne høre, om transportministeren også gør det.

**Per Clausen** spurgte, om transportministeren ikke mente, der godt kunne forekomme tilfælde, hvor man risikerer, at der er nogle ydelser, der bliver forringet, hvis man ikke vil tillade landene at forhindre kommercielle busruter fra at udkonkurrere offentligt støttede ruter, som drives med det formål at leve op til levering af bestemte ydelser. Han syntes, det var meget betænkeligt, at landene skulle fraskrive sig den mulighed.

**Lone Dybkjær** pegede på, at når man har en offentligt støttet busrute, er det for at sikre et vist serviceniveau også i yderområderne. Private kan selvfølgelig godt komme ind på markedet, men så skal de også have de samme forpligtelser, så konkurrencen sker på lige vilkår.

**Transportministeren** sagde i anledning af de høringssvar, der var kommet vedrørende artikel 8, at hun delte den bekymring, der var givet udtryk for. Derfor arbejder vi også for, at den pågældende bestemmelse i artikel 8 skal udgå. Vi kan ikke rigtig forstå, hvordan man skal kunne administrere en bestemmelse om, at man kan forbyde privat buskørsel, som konkurrerer med statsstøttet buskørsel, og der er heller ikke mange medlemsstater, som støtter Kommissionens forslag herom.

**Per Clausen** oplyste, at Enhedslisten går imod regeringens forhandlingsoplæg.

**Anne Grete Holmsgaard** præciserede sit spørgsmål. Hvis man har en strækning, hvor det offentlige har sagt: "Af hensyn til at man kan få folk transporteret, så understøtter vi den busrute", kan man så via den regulering, som handler om internationale ruter og cabotage, gå ind og underminere den busrute? Hvis man kan det, er det fornuftigt nok at have bestemmelsen i artikel 8, stk. 4, litra d, andet led. Anne Grete Holmsgaard gjorde opmærksom på, at det jo er en hjemmel til at gribe ind, ikke en pligt.

**Morten Messerschmidt** oplyste, at Dansk Folkeparti kan støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Transportministeren** havde svært ved at se, hvordan man skulle administrere den nævnte bestemmelse i artikel 8, og hvorfor skulle man forhindre en privat operatør at køre en busrute, hvis han kan gøre det bedre end det offentlige? Hvis vi ikke kommer igennem med vort synspunkt, og bestemmelsen bliver opretholdt,

mente transportministeren i øvrigt ikke, der ville ske den store skade, for hun troede ikke, den ville blive anvendt i praksis.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, men at Enhedslisten gik imod det.

#### **4. Et banenet med fortrinsret for godstrafik**

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2007) 0608

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 37)

**Transportministeren:** Baggrunden for dagsordenspunktet er en meddelelse fra Kommissionen fra efteråret 2007, der blev præsenteret som en del af en større godstransportpakke.

Kommissionens målsætning med forslaget er at forbedre afviklingen af grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet.

Kommissionens meddelelse peger på en række muligheder for

- 1) Etablering af godskorridorer.
- 2) Forbedring af godskorridorenes servicekvalitet.
- 3) Forbedring af godstogskorridorenes kapacitet.
- 4) Regler for fortrinsret til godstrafik ved kanaltildeling,
- 5) Prioritering af godstrafik ved driftsforstyrrelser.
- 6) Undersøgelse af finansieringskilder, der målrettes jernbanegodstrafikken.

Kommissionens meddelelse indeholder således ganske vidtrækkende ideer til fremme af godstransporten.

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionen sætter forholdene omkring international jernbanegodstrafik på dagsordenen i en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer.

Regeringen er ligeledes positiv over for en koordineret indsats over for jernbanens kapacitet for internationale godstog.

Visse af ideerne i Kommissionens meddelelse stiller regeringen sig imidlertid skeptisk overfor. Det drejer sig bl.a. om at give fortrinsret til international godstrafik i forhold til passagertrafik.

Hvis Danmark i forbindelse med køreplanlægning og driftsforstyrrelser ville skulle give godstog fortrinsret over for passagertog, kunne det få den konsekvens, at vi blev nødt til at skære ned på passagertrafikken, hvis banekapaciteten ikke måtte være tilstrækkelig.

På rådsmødet den 7. april er der fremlagt et sæt rådskonklusioner, hvori det bl.a. understreges, at man skal fremme udviklingen af et jernbanenet, der letter effektive strømme af international godstrafik samt støtter initiativer, der har til hensigt at stimulere konkurrencen i jernbanesektoren med fokus på at øge forståelsen for markedets behov og styrke dens fordele. Jeg skal understrege, at forslaget om at give fortrinsret til godstog frem for passagertog ikke er med i konklusionerne. Jeg støtter således det udkast til rådskonklusioner, der ventes vedtaget på rådsmødet.

**Hanne Agersnap** syntes, der var tale om et prisværdigt forsøg på at forbedre banekapaciteten for godstransport, hvilket vi tilsyneladende støtter. Hun rejste spørgsmålet, om vi ikke kan komme lidt videre, og spurgte, hvilke initiativer regeringen vil tage. Hun pegede på, at det ikke er med i udkastet til konklusioner, at der skal være fortrinsret for godstrafik. Hun kunne ikke acceptere, at transportministerens begrundelse for at være skeptisk var, at kapaciteten ikke var stor nok, for hele formålet er jo at sikre, at kapaciteten bliver stor nok. Derfor er det meget vigtigt, at vi også fra dansk side kommer med nogle initiativer for at sikre, at vi har en kapacitet, så vi kan få mere gods over på bane. Hanne Agersnap henviste til den drøftelse, der havde været om sagen dagen før i Trafikudvalget, hvor hun havde forstået, at der kommer en strategi inden årets udgang. Hun spurgte, om regeringen arbejder med nogen konkrete ideer, som sikrer, at vi får den fornødne kapacitet.

**Morten Messerschmidt** forstod, at transportministeren ikke mente, man skulle forringe situationen for passagererne, men i øvrigt ville forholde sig afventende. Han mente, regeringen burde indtage en meget mere aktiv holdning og meddele denne til Kommissionen.

**Per Clausen** syntes, man skulle lade sig inspirere af det, der blev foreslået fra EU i denne sag, og mente, det var en lille smule pinligt, at Danmark var nødsaget til at afvise at give godstrafikken fortrinsret med henvisning til, at man ikke havde den fornødne skinnekapacitet. Dermed vil Danmark blokere for, at vi får et velfungerende europæisk godsbanenet, og dermed vil vi tvinge gods over på landevejene, hvilket ikke er i overensstemmelse med regeringens intentioner på miljøområdet. Han var helt med på, at EU ikke skal tvinge os til noget, men det var jo fornuftigt at sikre europæisk gods på bane.

**Transportministeren** var fuldstændig enig med Hanne Agersnap i, at vi skal have mere gods flyttet over på bane. Derfor kommer regeringen også inden udgangen af 2008 med en helt ny godsstrategi, og der kommer også en banegodsstrategi. Men vi kan ikke i dag med den nuværende kapacitet give fortrinsret for godstrafik, for så ville mange passagerer komme til at stå og vente på stationerne rundt omkring i landet. På sigt må vi have mere gods over på bane ved at udbygge vort skinnenet.

Transportministeren svarede Morten Messerschmidt, at regeringen som nævnt kommer med en helt ny godsstrategi, og derudover kommer den til næste år med en investeringsplan, som skal fremme den kollektive trafik.

**Kim Mortensen** var helt enig i, at vi må have flyttet noget mere gods over på bane. Der er et konkret problem – udover at der skal foretages nogle investeringer – med det gods, som krydser den dansk-tyske grænse, specielt i området mellem Hamburg og den dansk-tyske grænse. Derfor må en del af strategien indebære, at man får lavet nogle meget faste aftaler med Tyskland om, hvordan man får udbygget jernbanenettet fra den dansk-tyske grænse ned til Hamburg.

**Morten Messerschmidt** spurgte, om man vil gøre det klart over for Kommissionen, at indsatsen ikke må føre til et pres på passagertransporten.

**Transportministeren** svarede Kim Mortensen, at det er vigtigt, at vi samarbejder med Tyskland, hvilket vi også gør. Hun regnede med, at en Femern Bælt forbindelse ville få endnu mere gods flyttet over på bane. Når det gælder Sønderjylland, skal vi også hele tiden samarbejde med tyskerne.

Transportministeren ville nævne Morten Messerschmidts synspunkt, når hun skulle mødes med kommissæren, hvis der blev lejlighed til det.

**FO 5. Civil satellitnavigationssystem Galileo**

– *Generel indstilling*

KOM (2004) 0447, KOM (2007) 0535

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 42)

KOM (2007) 0535 – bilag 2 (grundnotat af 22/11-07)

KOM (2007) 0535 – svar på spørgsmål 1

KOM (2007) 0535 – svar på spørgsmål 2

Udvalgsmødereferater:

(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)

EUU alm. del (07) – bilag 52, side 183 (behandlet i EEU 9/11-07)

EUU alm. del (07) – bilag 28, side 1822 (behandlet i EEU 28/9-07)

EUU alm. del (06) – bilag 380, side 1392 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 1/6-07)

**Transportministeren:** Galileo er jo en sag, som mine forgængere gentagne gange har forelagt for udvalget.

Det nye i sagen er, at Kommissionen i efteråret 2007 kom med et forslag om ændring af det oprindelige forordningsforslag.

Forslaget afspejler den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen er opgivet, og at Det Europæiske Fællesskab har overtaget gennemførelsen af denne fase

Det nye forslag omfatter hele Egnos-programmet, som skal sættes i drift i 2009. Egnos fremstår – sammen med Galileo – som et af de to hovedelementer i den europæiske politik for satellitnavigation. Når Egnos er færdigetableret, vil systemets drift ifølge Kommissionen kunne varetages af den private sektor i henhold til en offentlig tjenesteydelseskontrakt indtil 2013, hvorefter systemet kan integreres i Galileo.

Endelig har forslaget til formål at forbedre den offentlige styring af programmerne.

På rådsmødet i november 2007 vedtog vi et sæt rådskonklusioner, som definerer de generelle principper for det offentlige styring af projektet og kontrakttildeling.

Disse konklusioner har været udgangspunktet for arbejdet med forordningsteksten.

Det slovenske formandskabet regner med, at der kan opnås enighed om forordningsteksten på rådsmødet den 7. april 2008.

**FO** Mit forhandlingsoplæg er at:

Danmark generelt arbejder for at tilgodese danske industriinteresser og myndighedsinteresser, herunder at projektets organisatoriske del falder på plads og ligger i mere faste rammer.

Danmark skal også arbejde for, at rådskonklusionerne fra 29. november 2007 indarbejdes i forordningsforslagets tekst.

Mere specifikt lægges der vægt på, at man fra dansk side:

- Arbejder for en klar fordeling af ansvaret mellem Kommissionen, ESA, medlemsstaterne og Rådet.
- Arbejder for, at novemberrådskonklusionernes krav om, at mindst 40 pct. af den aggregerede værdi af aktiviteterne skal i konkurrerende udbudsprocedurer, indgår i forordningsteksten. Skulle dette krav være i modstrid med markedsforholdene på et eller flere områder, kan Danmark indgå i løsninger, der tager højde for disse særlige markedsforhold.
- Støtter, at der sker en reduktion i GSA's ansvarsområde.
- Støtter en afbalanceret deltagelse af alle medlemsstaterne i de forskellige faser af projektet, samtidig med at der drages maksimal fordel af den åbne konkurrence.
- Støtter, at Kommissionen skal være fuldt ansvarlig for styringen af de europæiske satellitnavigationsprogrammer og overvåge programmet tæt samt løbende orientere de politiske beslutningstagere.
- Danmark vil endvidere arbejde for, at de kompetencer, den viden og de investeringer, der er oparbejdet og gjort i udviklingsfasen, udnyttes maksimalt i den såkaldte FOC-fase, dvs. produktionsfasen.

Helt overordnet vil Danmark under alle omstændigheder kunne tilslutte sig forordningsforslaget i den form, hvorom der kan opnås enighed.

**Per Clausen** betegnede ironisk Galileo som et strålende eksempel på, at EU forsøger at opbygge civile europæiske alternativer til militære amerikanske løsninger, hvilket umiddelbart lyder sympatisk. Han kunne se i notatet, at man ikke kan udelukke, at det også vil have en vis effekt i forhold til transporten. Der er tale om mere end en fordobling af prisen, og man kan ikke være sikker på, at det slår til, men man argumenterer med, at det er vigtigt at holde tempoet, for ellers kan det blive dyrere, og man mener, det vil være godt for nogle i dansk industri, hvis interesser man varetager. Han syntes, man skulle have overvejet, om tiden ikke var overskredet, og lade være med at smide gode penge efter dårlige. Han tilføjede ligeledes ironisk, at hvis man skal have eksempler på OPP's (offentlige private partnerskaber) fantastiske evne til at fungere, er dette et godt eksempel.

**Lone Dybkjær** mindede om, at Det Radikale Venstre oprindeligt var imod Galileo, men nu har man altså vedtaget det, og så er det selvfølgelig godt, hvis der kommer styr på det.

**Transportministeren** forstod, at Galileo var et tilbagevendende dagsordenspunkt på Europaudvalgets dagsorden. Vi følger udviklingen tæt for at se, om alt foregår som det skal.

Hun havde noteret sig Enhedslistens synspunkt vedrørende OPP.

**Per Clausen** oplyste, at Enhedslisten går imod regeringens forhandlingsoplæg.

**Morten Messerschmidt** oplyste, at Dansk Folkeparti ikke kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, men at Dansk Folkeparti og Enhedslisten gik imod det.

## 6. Lufthavnsafgifter

– *Politisk enighed*

KOM (2006) 0820

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 52)

KOM (2006) 0820 – bilag 1 (grundnotat af 16/3-07)

Udvalgsmødereferater:

(behandlet i Statsministeriet 23/11-07 (pga. valg) forud for rådsmøde (transport, tele og energi) 29-30/11-07, se rådsmøde 2835 – bilag 3)

**Transportministeren:** Formålet med forslaget om lufthavnsafgifter er at skabe rammerne for, at større lufthavne i EU kan konkurrere mod hinanden på et mere ensartet grundlag.

Forslaget styrker også luftfartsselskabernes position over for lufthavnene, idet det sikrer konsultationer mellem lufthavne og luftfartsselskaber forud for takstfastsættelsen. Desuden giver forslaget mulighed for, at luftfartsselskaberne kan indbringe lufthavnenes takstfastsættelse for en klageinstans.

Fra dansk side er vi positive over for forslaget og ser forslaget som et vigtigt bidrag til at understøtte effektiv lufthavnsdrift i Europa til gavn for både luftfartsselskaber og passagerer.

Forslaget blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne forud for rådsmødet i november 2007, hvor der blev givet forhandlingsmandat.

Siden rådsmødet i november har Europa-Parlamentet vedtaget en stribe ændringsforslag, som er ganske vidtgående, og som Rådet vil skulle behandle i forbindelse med 2. behandling af forslaget.

På rådsmødet ventes Rådet at bekræfte den generelle indstilling, der blev opnået om forslaget i november 2007 som politisk enighed.

**Michael Aastrup Jensen** spurgte, hvilken betydning direktivforslaget ville have for de igangværende undersøgelser vedrørende Aarhus Lufthavn, som med sine 600.000 passagerer ligger markant under den grænse på 5 mio. passagerer, som man besluttede på et rådsmøde i december 2007. Man undersøger stadig, om Århus lufthavn har tilbudt Ryanair lavere lufthavnsafgifter, men Michael Aastrup Jensen mente, lufthavnen var så lille, at den var undtaget fra reglerne.

**Lone Dybkjær** kom med den generelle bemærkning, at Europa-Parlamentet har fremsat en række ændringsforslag, og så er det ikke tilstrækkeligt, at transportministeren blot henholder sig til den holdning, der har været i Rådet, for vi risikerer, at Europa-Parlamentet får vedtaget en række af sine ændringsforslag ved anden behandlingen. Hvis det sker, gik hun ud fra, at transportministeren ville vende tilbage til Europaudvalget.

**Transportministeren** sagde til Michael Aastrup Jensen, at det foreliggende forslag kun handler om lufthavne med over 5 mio. passagerer. Den undersøgelse,

der vedrører Aarhus lufthavn, vedrører statsstøtterejerne, som gælder for alle lufthavne, så den kører videre uafhængig af dette.

Transportministeren svarede på Lone Dybkjærs generelle bemærkning om ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, at hvis der vedtages væsentlige ændringsforslag ved anden behandlingen, kommer regeringen tilbage med sagen. Vedrørende lufthavnene mente hun, Europa-Parlamentet havde lyttet meget til lufthavnene, men vi vil kigge på Europa-Parlamentets ændringsforslag igen.

**Kim Mortensen** ville gerne støtte Michael Aastrup Jensen vedrørende Aarhus Lufthavn. Han tilføjede, at samme problematik gælder Esbjerg Lufthavn. Han pegede på, at der står følgende i høringsvaret fra Aarhus Lufthavn: "Lufthavnen ønsker endvidere at få oplyst, hvordan man i Danmark vil sikre sig, at der er en uafhængig national tilsynsmyndighed (forslagets art. 10, stk. 2), idet lufthavnen henviser til interessesammenblandingen mellem staten, Københavns lufthavn, Statens Luftfartsvæsen og SAS." På den baggrund spurgte han, om regeringen har nogen overvejelser om, hvordan man kan løse lige præcis den problemstilling.

**Transportministeren** var klar over, at lufthavnsafgifterne er en vigtig sag for de mindre lufthavne i Danmark, men de er ikke omfattet af det foreliggende forslag.

**FO 7. Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer**

– *Generel indstilling*

KOM (2007) 0709

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 63)

KOM (2007) 0709 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 30/1-08)

**Transportministeren:** CRS-systemer er et edb-teknisk led mellem flyselskaber og rejsebureauer, som bruges til oplysninger om fartplaner og ledige sæder m.v. samt til billetreservation.

For tyve år siden besluttede man i EU at regulere disse systemer, fordi de var ejet af store luftfartsselskaber, og der derfor var risiko for misbrug til skade for konkurrencen. Der var tale om en meget detaljeret regulering.

Siden da har forholdene for reservation af flybilletter ændret sig væsentligt, ikke mindst på grund af forbrugernes mulighed for at købe direkte på internettet uden om bureauerne. Desuden er CRS-systemerne nu i langt mindre grad ejet af luftfartsselskaberne selv.

Kommissionen har derfor foreslået en betydelig forenkling af bestemmelserne på CRS-området. Herved vil man øge konkurrencen mellem systemerne, men samtidig bevare den grundlæggende beskyttelse mod misbrug, og man vil fortsat sikre forbrugerne objektiv information.

Senest om fem år skal Kommissionen fremlægge en rapport om, hvordan de nye bestemmelser har virket.

Jeg finder, at det er et udmærket forslag, Kommissionen har fremlagt, og regeringen støtter forslaget.

**FO** Mit forhandlingsoplæg er, at Danmark:

- Lægger vægt på, at der med henblik på at modvirke misbrug af konkurrencemæssig stilling fortsat skal være særlige bestemmelser om relationerne mellem CRS-systemer og luftfartsselskaber – såkaldte moderselskaber – der ejer andele i eller delvis kontrollerer CRS-selskaber.
- Arbejder for, at bestemmelserne om, hvordan oplysninger i CRS-systemerne skal fremstå på skærmen i rejsebureauer m.v., fortsat medvirker til overskuelighed i præsentationen.
- Lægger vægt på, at forordningens bestemmelser udformes, så jernbaneforbindelser som angivet får mulighed for bedre eksponering i CRS-systemerne.
- Lægger vægt på, at der sker en vurdering af anvendelsen af forordningen senest fem år efter dens ikrafttræden.
- I sidste instans støtter forslaget i den form, der kan opnås enighed om.

**Morten Messerschmidt** mente, en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer giver en rigtig god mening. Han bad transportministeren kommentere det høringssvar, der var kommet fra Danmarks Rejsebureau Forening, hvor man stiller

spørgsmålstegn ved, hvor godt den nye regulering vil virke, idet han pegede på, at inden for EU regulerer man alt for ofte for reguleringens egen skyld. Dansk Folkeparti vil i hvert fald ikke givet mandat til noget, som reelt ikke er nødvendigt.

**Per Clausen** spurgte, om man med de regler, der er lagt op til her, sikrer sig, at de store luftfartsselskaber ikke kan bruge det, at de stadig væk i enkelte tilfælde har en dominerende indflydelse, til at fejlinformere kunderne, idet det første skærmbillede er altafgørende for folks beslutninger.

**Transportministeren** gjorde opmærksom på, at Danmarks Rejsebureau For-ening har sagt, at de mener, det er nødvendigt, at vi stadig væk regulerer dette område, idet nogle af systemerne ejes af luftfartsselskaberne. Derfor må vi sikre, at de ikke får en dominerende stilling. Kunderne kan selv bede søgemaskinerne om at prioritere, så den billigste løsning kommer først på skærmen. Reglerne skal ikke være svagere, men de skal forenkles. Vi kigger på det igen om 5 år, for så er situationen måske sådan, at man kan undgå at have regler.

**Per Clausen** oplyste, at Enhedslisten ikke ville gå imod regeringens forhandlingsoplæg.

**Morten Messerschmidt** tog de bemærkninger, transportministeren var kommet med, til efterretning. Når der lægges op til, at den regulering, som transportministeren og Kommissionen ønsker, er et midlertidigt fænomen, ligger der så en evalueringsfase, så man hele tiden holder sig for øje, at reglerne på et tidspunkt skal udfases?

**Transportministeren** sagde, at der ligger i revisionsklausulen, at man skal tage systemet op om 5 år. Der bliver formentlig løbende foretaget evalueringer.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier gik imod det.

## 8. Det fælles luftrum (Single Sky)

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2007) 0845

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 70)

KOM (2007) 0845 – bilag 1 (grundnotat af 7/2-08)

**Transportministeren:** Etableringen af et fælles europæisk luftrum er en kompleks proces. En række historiske og institutionelle barrierer skal nedbrydes for at samle det fragmenterede europæiske luftrum.

En række elementer i etableringen Single European Sky er faktisk på plads. Det gælder f.eks. bestemmelser om et europæisk flyveledercertifikat, forordningen om fleksibel udnyttelse af luftrummet og en forordning om betaling for flyvedelse.

Samtidig må man erkende, at etableringen af et egentlig fælles europæisk luftrum i form af funktionelle luftrumsblokke går langsomt.

Etableringen af det fælles luftrum og de funktionelle luftrumsblokke er baseret på en bottom-up tilgang. Jeg undskylder, at jeg bruger et engelsk ord. Jeg skal prøve at finde et bedre ord næste gang.

Det er således de enkelte lande, der i samarbejde skal definere nye fælles funktionelle luftrumsblokke. Denne proces involverer såvel civile som militære nationale interesser i landene.

I Danmark er alle de initiativer, der skal gennemføres, blevet implementeret inden for tidsfristerne.

Danmark er sammen med Sverige blandt de lande, der er nået længst med hensyn til forberedelse af øget samarbejde om lufttrafiktjeneste.

Kommissionen har i meddelelsen, der i december 2007 blev fremlagt om sagen, erklæret, at gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum går for langsomt, og har bebudet, at der inden udgangen af 1. halvår af 2008 vil blive fremsat en række forslag med henblik på at videreudvikle og fremme implementeringen af det fælles europæiske luftrum.

Det er vi fra dansk side glade for, og vi vil arbejde aktivt for, at de forslag, Kommissionen kommer med, vil få en hurtig og konstruktiv behandling i Rådet.

På rådsmødet på mandag ventes der vedtaget rådskonklusioner herom, som vi kan støtte.

**Anne Grete Holmsgaard** forstod på indstillingen, at regeringen går ind for forslaget – bare der ikke er noget administrativt besvær med det. Det syntes hun var en temmelig laissez faire holdning at have. Hun pegede på, at der slipper meget CO<sub>2</sub> ud i atmosfæren fra fly, som ligger og siksakker over lufthavnene. Derfor spurgte hun, om regeringen har en strategi for at få lavet flere direkte ruter.

**Per Clausen** delte de bekymringer, der var kommet til udtryk, idet han betegnede det som absurd, at man har et helt unødvendigt CO<sub>2</sub>-udslip, fordi flyene flyver

rundt over lufthavnene. Han syntes, Danmark skulle gøre en indsats for at øge tempoet.

**Transportministeren** mente, forslaget var godt, og at det vil hjælpe os rigtig meget, når det gælder om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne. Derfor er vi glade for, at Kommissionen har sagt, at den vil komme med nye og offensive retningslinjer inden udgangen af 2008. Vi er færdige i Danmark, så det er ikke os, man venter på. Vi vil presse på for, at man kan komme videre.

Hun var enig med Per Clausen i, at tempoet skal øges, og derfor er vi glade for, at Kommissionen nu står bag os.

## 9. En bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2007) 0869

Rådsmøde 2861 – bilag 2 (samlenotat side 77)

**Transportministeren:** Kommissionen udsendte i januar 2008 en meddelelse om en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning.

Ifølge meddelelsen er der bl.a. på grund af udvidelsen af EU's kompetencer inden for luftfartssikkerhed og sikring behov for på EU-niveau at regulere almen- og forretningsflyvningen.

Generelt mener jeg, at det er et godt forslag.

Der er forud for rådsmødet udarbejdet et udkast til rådskonklusioner. Danmark arbejder for, at det direkte fremgår af rådskonklusionerne, at EU vil sikre, at almen- og forretningsflyvning altid overholder ICAO's krav om luftfartssikkerhed, samt at det direkte fremgår, at almen- og forretningsflyvning bør bidrage med sin andel af løsningen på miljøområdet, ikke mindst for så vidt angår CO<sub>2</sub>-emissioner.

Rådskonklusionerne ventes vedtaget på rådsmødet.

**Anne Grete Holmsgaard** erkendte, at der står noget i papirerne om bæredygtighed angående CO<sub>2</sub>, men hun mente ikke, der står noget, der er operationelt. Der står vedrørende regeringens holdning til rådskonklusionerne: "Det bør direkte fremgå, at almen- og forretningsflyvning bør bidrage med sin andel af løsningen på miljøområdet, ikke mindst for så vidt angår CO<sub>2</sub>-emissioner." Hvad er det, Danmark vil kæmpe for, når vi vil have det ind i rådskonklusionerne?

**Transportministeren** svarede, at vi går efter, at forretningsflyene skal med i kvoterne.