



Frederiksholms Kanal 27 •

Europaudvalget (2. samling)  
2654 - transport, tele og energi - Bilag 5  
Offentligt

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 9. maj 2005  
J.nr. : 004-123

MODTAGT

- 9 MAJ 2005 16<sup>00</sup>

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 14. april 2005 stillet mig følgende spørgsmål 106 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.


**Spørgsmål 106:**

”Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra besvarelsen af samrådsspørgsmål B (rådsmøde) den 12. april 2005”

**Svar:**

- ./ Jeg vedlægger mit talepapir for besvarelsen af samrådsspørgsmål B (rådsmøde) den 12. april 2005.

Med venlig hilsen

  
Flemming Hansen



Transport- og Energiministeriet

## Taleseddel - Trafikudvalget den 12. april 2005

---

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005.

Jeg forelægger to sager med henblik på forhandlingsoplæg. Det drejer sig om dagsordenspunkt 3 om EU-støtteprogrammet Marco Polo II og dagsordenspunkt 6a om information til flypassagerer om luftfartsselskabers identitet.

Derudover vil jeg nævne to sager til orientering. Det drejer sig om dagsordenspunkt 1 om revision af Eurovignette-direktivet og dagsordenspunkt 7 om sovebusser.

Jeg henviser desuden til samlenotatet, som udvalget har fået tilsendt forud for mødet.

Den første sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 1 om revision af Eurovignette-direktivet. Sagen nævner jeg til orientering.

Sagen har været forelagt udvalget flere gange, herunder til forhandlingsoplæg den 3. marts 2004.

Sagen har gentagne gange været sat på dagsordenen i Rådet til politisk enighed uden, at det er lykket Rådet at opnå enighed. Meget tyder imidlertid på, at det nu er lykkedes at finde et kompromisforslag, der kan samle kvalificeret flertal.

I tråd med det forhandlingsoplæg jeg forelagde for udvalget i marts 2004, har regeringen især arbejdet for, at forslaget ikke greb ind i mulighederne for at finansiere de faste forbindelser over Øresund og Storebælt. Problemet har især været de faste forbindelsers muligheder for at give rabat til storkunder. Der synes nu at være flertal for en bestemmelse, der giver mulighed for rabatter til storkunder på de faste forbindelser.

Kommissionen havde oprindeligt foreslået, at et eventuelt provenu fra vejbenyttelsesafgifter skulle øremærkes til transportsektoren. Regeringen har arbejdet ihærdigt på, at medlemsstaterne selv kan bestemme, hvordan et eventuelt provenu skulle anvendes. Der er bred opbakning til dette synspunkt blandt Europa-Parlamentet og de øvrige medlemsstater.

Da Danmark er blevet imødekommet på sine to vigtigste synspunkter, kan vi fra dansk side støtte formandskabets kompromisforslag på det kommende rådsmøde.

Den næste sag jeg vil forelægge er dagsordenspunkt 3 om EU-støtteprogrammet Marco Polo II. Sagen forelægger jeg med henblik på forhandlingsoplæg.

Kommissionens forslag er en afløser til det nuværende EU-støtteprogram Marco Polo. Programmet har til formål at forbedre godstransport-systemets miljøpræstationerne ved at flytte godstransporten fra vej til bane, indre vandveje og nærskibsfart.

Drøftelserne under forhandlingerne har især drejet sig om ændringerne i det nye Marco Polo II program i forhold til det eksisterende program.

Den største ændring er formentlig budgettets størrelse. Kommissionen har foreslået 740 mio. euro i perioden 2007-2013 eller godt 106 mio. euro pr. år. Det nuværende program har et budget på 25 mio. euro pr. år. Det er med andre ord tale om mere end en firedobling af budgettet.

Fra dansk side har vi ønsket et budget, der var så lavt som muligt eller svarende til det nuværende Marco Polo program på 25 mio. euro pr. år.

Spørgsmålet om budgettet har imidlertid ikke været diskuteret endnu i Rådet, idet man afventer resultatet af drøftelserne af de finansielle perspektiver for perioden 2007-2013. Disse drøftelser foregår som bekendt i Rådet for finans- og økonomiministre.

Den enighed som formandskabets stiler mod på det kommende rådsmødet for transportministre er derfor kun delvis, idet man ikke diskuterer budgettet, men kun det øvrige indhold af Marco Polo II-programmet.

En anden ændring i Kommissionens nye forslag er tilføjelsen af to nye typer af projekter, der kan opnå støtte gennem Marco Polo II-programmet. Det drejer sig om sømotorveje og trafikundgåelsesprojekter.

Sømotorveje er nærskibsfartsprojekter med en høj frekvens, som man også kender det fra den seneste revision af retningslinierne for det trans-europæiske transportnet. Som det også fremgår af høringssvarene, er branchen stærkt bekymret over, at især tilføjelsen af sømotorveje kan medføre konkurrenceforvridning.

Regeringen har i det lys under forhandlingerne foreslået, at sømotorveje udgår blandt den type af projekter, der kan opnå støtte. Der har

imidlertid ikke været opbakning til de danske synspunkter.

Den anden type af nye projekter er Trafikundgåelsesprojekter, hvor man blandt andet ved at flytte produktionen kan mindske transportbehovet.

Danmark har under forhandlingerne støttet de lande, herunder bl.a. Sverige og Finland, der har påpeget, at denne type af projekter synes overflødige. Men heller ikke her har der været støtte til de nordiske synspunkter.

Samlet set er regeringen ikke begejstret for forslaget. Vi kan støtte målet om at flytte godstransporten fra vej til andre transportformer, men vi mener ikke dette løses ved direkte støtte til operatører eller lignende. I værste fald risikerer man med et udvidet budget og tilføjelsen af sømotorveje at skabe konkurrenceforvridning inden for transportsektoren.

Vi har under forhandlingerne gjort, hvad vi kunne for at minimere de konkurrenceforvridende elementer.

Der er imidlertid bredt flertal for forslaget, og det vil derfor være en lidt tom manifestation at stemme imod forslaget.

På kan man fra dansk side fortsat arbejde for, at spørgsmålet om budgettets størrelse afventer drøftelsen af de finansielle perspektiver. Såfremt der er forhandlinger om konkrete beløb, arbejder Danmark for, at den samlede ramme fastsættes på et så lavt niveau som muligt. Endvidere vil man fra dansk side fortsat arbejde for, at de konkurrenceforvridende elementer minimeres, men fra dansk side vil man dog stemme for forslaget, såfremt Danmark er isoleret alene eller sammen med et fåtal af lande.

Den næste sag jeg vil foreligge er dagsordenspunkt 6a om forslag til forordning om information til flypassagerer om luftfartsselskabers identitet. Forslaget fremlægger jeg med henblik på forhandlingsoplæg.

Forslaget har sin baggrund i den tragiske flyulykke i Sharm-El-Sheik i Egypten i januar 2004. Det viste sig, at det involverede luftfartsselskab havde forbud mod at flyve til Schweiz, fordi der herskede tvivl om dets sikkerhedsniveau. Alligevel havde luftfartsselskabet tilladelse til at flyve til visse medlemslande.

På den baggrund foreslår Kommissionen, at det luftfartsselskab eller rejsebureau, som passagererne har købt billet hos, skal oplyse,

hvilket luftfartsselskab, der foretager den egentlige flyvetur. Endvidere skal det straks oplyses, hvis luftfartsselskabet ændres.

Kommissionen foreslår endvidere, at medlemslandene skal udarbejde en liste over de luftfartsselskaber, som det pågældende land har forbudt at flyve i sit luftrum. Kommissionen skal så udarbejde en samlet liste og være behjælpelig med informationsudvekslingen.

Under forhandlingerne har der været bred støtte til forslaget, og fra dansk side kan vi også støtte forslaget. Forslaget er en forbedring af passagerernes vilkår og en forbedring af flysikkerheden.

På den baggrund vil man fra dansk side støtte forslaget i den form, hvorom der kan opnås enighed.

Den sidste sag jeg vil nævne er dagsordenspunkt 7 om sovebusser. Sagen nævner jeg til orientering.

Sagen er på dansk foranledning sat på dagsordenen for det kommende rådsmøde under eventuelt.

Baggrunden er de tragiske ulykker i Tyskland, hvor danske sovebusser var involveret.

Som det er i dag, er der fællesskabsregler for nye busser, når sæderne er i almindelig oprejst position. Det gælder krav til sikkerhedsseler mv. Men når sæderne lægges ned i "soveposition", er der ingen fællesskabsregler.

Forårets polemik vedrørende de nye krav til sovebusser i Tyskland viser med al tydelighed, at Danmark bliver berørt af uens krav i medlemslandene.

Som jeg har lovet Folketinget (trafikudvalget), vil vi fra dansk side gøre vores for, at der kommer fælles regler på området. Den 24. februar 2005 havde jeg møde med den nye EU-kommissær om sovebusser, hvor der var opbakning til at starte arbejdet med nye fælles regler. Endvidere har jeg fået oplyst, at man fra tysk side også har rejst sagen overfor Kommissionen.

På det kommende rådsmødet vil jeg rejse sagen overfor mine kollegaer. Formålet er dels, at gøre opmærksomt på problemet og dels at skabe opbakning til, at der udarbejdes fællesskabsregler på området.

