
FOLKETINGET



Europaudvalget

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Dato: 7. juni 2011

Foreløbigt referat af Europaudvalgets møde 1/6-11 vedr. oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Til brug for Europaudvalgets møde fredag den 10. juni 2011, hvor transportministeren forelægger sagen vedr. forslag til direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, fremsendes uddrag af referatet fra Europaudvalgets møde den 1. juni 2011, hvor transportministeren forlagde sagen til forhandlingsoplæg.

Det endelige referat for hele mødet den 1. juni 2011 omdeles snarest.

Med venlig hilsen

Mette Nielsen,
Det Internationale Sekretariat

FO Punkt 2. Forslag til direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

– *Generel indstilling*

KOM (2010) 0475

Rådsmøde 3098 – bilag 2 (samlenotat side 2)

KOM (2010) 0475 – bilag 1 (grundnotat af 18/10-10)

Transportministeren: Jeg skal hermed forelægge sagen om Kommissionens direktivforslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde til forhandlingsoplæg, da den er på dagsordenen for rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 16. juni 2011.

Jeg vil forsøge at gøre det så kort som muligt, da jeg ved, at udvalgets medlemmer har travlt.

De øvrige sager, der er på dagsordenen for rådsmødet, vil jeg forelægge for Europaudvalget den 10. juni 2011.

Jeg forelagde sagen om Kommissionens direktivforslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde for udvalget forud for rådsmødet i december 2010, hvor sagen kort forinden var blevet præsenteret af Kommissionen.

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

Det ungarske formandskab går dog optimistisk til sagen og har sat den på dagsordenen for rådsmødet til "generel indstilling".

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

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

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

Regeringen finder, at der generelt skal ske en forenkling af direktivforslagets artikler og bilag med henblik på at skabe klare og enkle regler for jernbanesektoren, og at der alene indføres nye tiltag, hvis de kan forventes at føre til flere passagerer eller mere gods.

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

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

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

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

For regeringen er det endvidere vigtigt, at EU ikke regulerer eller griber ind i konfliktretten på arbejdsmarkedet. Heller ikke i forbindelse med fastsættelse af minimumsserviceniveau i tilfælde af eventuelle strejker.

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

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

Det er altså en opfølgning af det, vi har været rundt omkring engang.

FO Mit forhandlingsoplæg er på den baggrund:

At man fra dansk side lægger vægt på:

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

At man fra dansk side lægger afgørende vægt på:

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

Pia Olsen Dyhr syntes, transportministerens grundholdning lød fornuftig. Hun spurgte, hvad forslaget vil betyde for forholdet mellem Transportministeriet og

DSB, når statens som aktionær skal opføre sig som en almindelig aktionær i et privat selskab.

Hun ville gerne i forbindelse med adgangsrettigheder vide, hvad transportministerens holdning var til, at jernbanevirksomheder skal stille deres servicefaciliteter til rådighed for andre jernbanevirksomheder, men kan kræve behørig leje for brugen af faciliteten. Vil det ikke hæmme investeringsaktiviteten?

Lone Dybkjær mente overordnet set, det ville være en kæmpe fordel, hvis man fik et sammenhængende jernbanenet i Europa. Det har taget meget lang tid, og det kan kun gå for langsomt. Hun spurgte, om transportministeren kort kunne sige, om det gik lidt i den rigtige retning.

Forslaget virker enormt teknisk, men dramaet ligger i detaljen, og hun ville derfor spørge, hvad der var af politik i forslaget – udover det med strejkeretten og jernbanemedarbejderne. Hun forstod, at transportministerens overordnede synspunkt var, at vi kunne gå ind for det, der havde en europæisk merværdi, hvilket hun syntes var fint.

Hun ville også gerne vide, om der var diskussion om forslaget landene imellem, eller om man betragtede det som et teknisk forslag.

Transportministeren svarede Pia Olsen Dyhr, at han ikke mente, forslaget ville have betydning for samarbejdet mellem Transportministeriet og DSB.

Kommissionen foreslår, at jernbanerelaterede servicefaciliteter, f.eks. stationer og værksteder, i visse situationer skal stilles til rådighed for andre jernbaneselskaber, eventuelt mod betaling af behørig leje. Det er regeringens holdning, at dette må ske, uden at det hæmmer investeringslysten i sektoren.

Transportministeren svarede ja på Lone Dybkjærs spørgsmål om, hvorvidt det gik lidt i den rigtige retning.

Med hensyn til, hvor meget politik der var i forslaget, sagde transportministeren, at det ikke var hans fornemmelse, at sagen havde fyldt meget i alle medlemslandene, men der var nogle medlemslande – herunder Danmark – som var interesseret i, at vi fik et sammenhængende jernbanenet i Europa. Hvis vi skal have mere gods over på jernbane, er noget af det, der betyder endnu mere end det foreliggende forslag, slottiderne ned igennem Europa. Transportministeren tilføjede, at i mange lande følte de, at man ved et europæisk initiativ kom ind på landenes enemærker, hvor jernbanetransporten hidtil havde været karakteriseret ved, at systemerne i de enkelte lande var indrettet sådan, at de ikke kunne fungere sammen.

Pia Olsen Dyhr kunne ikke få transportministerens svar til at harmonere med, hvor meget Transportministeriet havde blandet sig i DSB's aktiviteter, f.eks. i forhold til DSBFirst og DSB Talk i de sidste måneder, og opfordrede transportministeren til at gennemgå procedurerne for samarbejdet med DSB, idet hun ikke mente, at en almindelige aktionær blot kunne ringe til DSB og få lavet tingene om.

Transportministeren sagde, at når forslaget var gennemført i sin endelige form, kunne det godt være, der ville komme nogle konsekvensrettelser, men

det var ikke nogen, han kunne se lige nu. Mobiltalk indgik ikke i formålspargraffen. Det er DSB, som har stået for aktionæroverenskomsterne, men det er regeringens holdning, at staten optræder som almindelig aktionær. Det er bestyrelsen, som har ansvaret. Det er baggrunden for, at man ikke har kunnet give bestyrelsen decharge.

Pia Olsen Dyhr fastholdt sin opfordring til, at transportministeren undersøger procedureerne for samarbejdet med DSB, så man sikrer sig, at man overholder direktivets regler.

Transportministeren sagde, at et hvilket som helst ministerium skal overholde direktivet. DSB har en bestyrelse, som har ansvaret, og staten optræder som almindelig aktionær, hvis indflydelse gør sig gældende på generalforsamlingerne. Derudover har man en aftale om, at man diskuterer tingene på kvartalsmøder.

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