

## Referat af 44. Europaudvalgsmøde fredag den 28. september 2007, kl. 10.00

Til stede: Elisabeth Arnold (RV) formand, Charlotte Antonsen (V) næstformand, Erling Bonnesen (V), Morten Messerschmidt (DF), Helle Sjelle (KF), Svend Auken (S), Magnus Heunicke (S), Lone Dybkjær (RV), Anne Grete Holmsgaard (SF), Jørgen Arbo-Bæhr (EL).

Desuden deltog justitsminister Lene Espersen og transport- og energiminister Jakob Axel Nielsen.

### Punkt 1. Samråd med justitsministeren om samrådsspørgsmål X (dyretransport)

Alm. del (06) – samrådsspørgsmål X (vedlagt)

Udvalgsmødereferater:

Alm. del (06) – bilag 443, side 1714 (senest behandlet i EEU 13/7-07)

Samrådsspørgsmålet havde følgende ordlyd:

”Ministeren bedes redegøre for problematikken omkring dyretransporter i EU med særligt henblik på

- Hvorvidt alvorlige overtrædelser af EU-reglerne om transport af dyr på over 8 timer kan medføre, at en vognmand mister autorisationen til at transportere dyr i både under og over 8 timer, eller hvorvidt en fratagelse af autorisationen kun vil berøre transport på over 8 timer?
- Betydningen af de eksisterende muligheder for at tilsidesætte de kvantitative indførsels- og udførselsrestriktioner i EF-traktaten af dyrevelfærdsmæssige hensyn.

**Formanden** begrundede samrådsspørgsmålet, som var stillet af hele udvalget i forbindelse med en af disse skandalesager, hvor det viste sig, at den pågældende chauffør, som havde transporteret dyr på ulovlig vis, godt nok tidligere havde haft nogle domme, men ikke havde mistet tilladelsen til at transportere dyr over kortere tidsrum. Hun tilføjede, at man måske også kunne diskutere, hvorvidt reglerne kunne ændres.

**Justitsministeren:** Jeg vil gerne indlede med at takke for invitationen til at komme her i Europaudvalget og redegøre for problematikken omkring dyretransporter i EU.

En stor del af reguleringen vedrørende dyretransporter er gennemført ved harmoniserede EU-regler, som vi i Danmark ikke har mulighed for at fravige. Når man – som Danmark – ønsker at forbedre forholdene for dyr under transport, vil en skærpelse af reglerne derfor i første række skulle ske ved en ændring i EU's regler om transport af dyr. Kampen for at opnå dyrevelfærdsmæssige gode fælles EU-regler er ofte hård og sej, og som I ved, er det endnu ikke lykkedes at vinde den på alle områder.

Den 24. december 2004 vedtog et flertal af EU's medlemslande således det forslag til en ny forordning om beskyttelse af dyr under transport, som har fundet anvendelse siden den 5. januar 2007. Danmark stemte som det eneste medlemsland imod.

Årsagen hertil var, at man fra dansk side bl.a. fandt, at de to områder, som et flertal af medlemslandene havde besluttet ikke skulle ændres med den nye forordning – jeg kan sige, at det drejede sig om transporttid og arealkrav – er de to områder, hvor forbedringer ville have haft en endog særdeles stor indflydelse på beskyttelsesniveauet i forbindelse med reglerne om transport af dyr. Herudover fandt Danmark ikke, at forordningsforslaget – sammenlignet med det eksisterende direktiv – medførte tilstrækkelige dyrevelfærdsmæssige forbedringer.

Vi mener fra dansk side fortsat, at det vil være af væsentlig betydning for dyrevelfærden ved transport af dyr, at beskyttelsesniveauet i de EU-retlige regler hæves, og at der sikres en bedre og mere effektiv kontrol med overholdelsen af reglerne, herunder ved grænseoverskridende transporter.

Set i det lys er det efter min opfattelse positivt, at den ansvarlige kommissær på området, kommissæren for sundhed og forbrugerbeskyttelse, Markos Kyprianou, på et møde i begyndelsen af maj måned i år over for mig har bekræftet, at han har til hensigt – inden udgangen af 2009 – at fremsætte et forslag om ændring af reglerne om transport af dyr. Jeg forventer, at et sådant forslag bl.a. vil indeholde regler om maksimal transporttid.

Jeg vil i den forbindelse gerne benytte lejligheden her i dag til at viderebringe et budskab fra kommissær Kyprianou. Han har over for mig understreget, hvor vigtigt det er, at jeg, når jeg rejser ned til forhandlinger om forslag på dyrevelfærdsområdet, ikke er bundet op på et alt for snævert mandat. Hvis jeg, når vi på et tidspunkt skal til at drøfte spørgsmålet om transporttid igen, har et mandat med fra Folketingets Europaudvalg, der indeholder et ufravigeligt krav om f.eks. maksimalt 8 timers transporttid for slagtedyr, så presser jeg ifølge kommissæren ham til at forhandle med de medlemslande, der ikke i samme grad prioriterer bedre dyrevelfærd. Og det er kommissæren faktisk ked af – for han vil meget hellere forhandle med os og sikre dyrene i Europa bedre velfærd!

Som jeg redegjorde for tidligere, er en stor del af reguleringen vedrørende dyretransport gennemført ved harmoniserede EU-regler, som vi i Danmark ikke har mulighed for at fravige. På en række meget vigtige områder er der dog – efter regeringens opfattelse – et manøvrerum.

Regeringen har således i de senere år – inden for rammerne af EU-retten – foretaget en lang række markante skærpelser af reglerne for at sikre dyrene bedre velfærd under transport. F.eks. har vi i 2005 og 2006 indført skrapere regler om areal og indvendig højde i lastbilerne, og i starten af i år indførte vi bl.a. en regel om højst 8 timers transport for udsættersøer for at undgå, at trætte og udtjente søer bliver udsat for lange og hårde transporter.

Jeg skal dog bemærke, at der i øjeblikket verserer i alt 4 civile retssager mod Justitsministeriet vedrørende reglerne om beskyttelse af dyr under transport. Og som det er udvalget bekendt, har Vestre Landsret i en af sagerne besluttet at forelægge en række præjudicielle spørgsmål for EF-Domstolen. Retssagen afventer for øjeblikket EF-Domstolens afgørelse. Spørgsmålet om præjudiciel forelæggelse er også rejst i andre sager, men endnu ikke afgjort.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at jeg – som de fleste danskere – længe har været godt træt af, at der tilsyneladende bliver gjort alle mulige krumspring for at omgå de regler, som vi har fastsat for at sikre velfærden for dyrene under transport.

Regeringen ser med stor alvor på overtrædelser af reglerne om transport af dyr. Som jeg vil vende tilbage til om lidt, har vi siden juli måned i år heldigvis haft mulighed for at anvende hårdere sanktioner over for overtrædelser af reglerne på dette område.

Udvalget har i samrådsspørgsmålet bl.a. bedt mig om at redegøre for, hvorvidt alvorlige overtrædelser af EU-reglerne om transport af dyr på over 8 timer kan medføre, at en vognmand mister autorisationen til at transportere dyr i både under og over 8 timer, eller hvorvidt en fratagelse af autorisationen kun vil berøre transporter på over 8 timer. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at transportforordningens artikel 10 indeholder en række krav, som en transportvirksomhed skal opfylde for at opnå en autorisation. En autorisation udstedt i medfør af denne bestemmelse gælder imidlertid kun til korte transporter, dvs. under 8 timer. Udfører transportvirksomheden også lange transporter – over 8 timer – skal den i stedet autoriseres i overensstemmelse med transportforordningens artikel 11, der indeholder en række yderligere krav til virksomheden.

En autorisation til lange transporter gælder for alle transporter. Det er således ikke nødvendigt, at transportvirksomheder ansøger om en autorisation efter både artikel 10 og 11.

Transportforordningens artikel 26 fastsætter de kompetente myndigheders forpligtelser i tilfælde af overtrædelser af forordningen. Konstaterer en

kompetent myndighed, at en transportvirksomhed ikke har overholdt reglerne, er myndigheden ifølge forordningen forpligtet til omgående at underrette den kompetente myndighed, der har udstedt autorisationen til den pågældende transportvirksomhed. Det vil med andre ord sige, at hvis en kompetent myndighed i et andet EU-medlemsland konstaterer, at en transportvirksomhed, der er autoriseret i Danmark, ikke har overholdt transportforordningens regler om f.eks. vanding og fodring af dyrene, skal vedkommende myndighed omgående underrette Fødevarestyrelsen. Fødevarestyrelsen vil herefter skulle tage stilling til, hvilke konsekvenser overtrædelsen skal have, herunder om transportvirksomhedens autorisation skal suspenderes eller annulleres, dvs. inddrages.

Hvis Fødevarestyrelsen beslutter at tilbagekalde en dansk transportvirksomheds autorisation til lange transporter, så kan transportvirksomheden ikke længere transportere dyr, hverken herhjemme eller i udlandet – og det er uanset transportens varighed.

Har transportvirksomheden imidlertid oprettet et selskab i f.eks. Polen, og selskabet har fået en polsk autorisation, så forholder det sig desværre således, at transportvirksomheden da vil kunne fortsætte med at transportere dyr i alle EU-medlemslande – også i Danmark, medmindre Fødevarestyrelsen finder, at betingelserne i transportforordningens artikel 26, stk. 6, for at meddele midlertidigt nationalt begrænset forbud mod at transportere dyr i Danmark er opfyldt, eller transportøren ved en dansk dom frakendes retten til at beskæftige sig erhvervsmæssigt med transport af dyr.

Det er dog i den forbindelse vigtigt at understrege, at de krav, som transportvirksomheder skal opfylde for at opnå en autorisation, er ens i alle EU-medlemslande. Et af kravene – uanset om der ansøges om en autorisation til at udføre korte eller lange transporter – er, at ansøgerne eller deres repræsentanter ikke har gjort sig skyldige i alvorlige overtrædelser af fællesskabslovgivningen og/eller national lovgivning vedrørende beskyttelse af dyr i de 3 år, der går forud for indgivelse af ansøgningen.

Sagt med andre ord: Hvis man få autorisationen frakendt, er der altså en periode på 3 år, hvor den myndighed, man måtte søge om at få en ny autorisation, ikke kan give den. I den periode er man, om jeg så må sige, ”sat i skammekrogen.” Det er altså fælles EU-regler, der gælder på det område.

Det er derfor vigtigt, at de kompetente myndigheder i EU-medlemslandene samarbejder og orienterer hinanden om f.eks. de afgørelser, de træffer i henhold til transportforordningen om autorisation, således at det bliver sværere for en vognmand, der har fået inddraget sin autorisation i et EU-medlemsland, at opnå eller beholde en autorisation i et andet EU-medlemsland, f.eks. via en selskabskonstruktion. Kun hvis de almindelige samarbejds- og orienteringsprocedurer er udtømt, kan et nationalt begrænset forbud komme på tale.

Jeg vil dog i den forbindelse sige, at problemet med overtrædelser af reglerne om transport af dyr efter min mening ikke kan løses ved, at der indføres et totalt stop for eksport af dyr fra Danmark, således som der måske lægges op til i sidste del af samrådsspørgsmålet, hvor der spørges til betydningen af de muligheder, EF-traktaten overlader medlemsstaterne til af hensyn til beskyttelsen af dyrevelfærd at fastsætte nationale regler, der berører den fri varebevægelse.

Først og fremmest skal man huske på, at transport af dyr i høj grad er et fælleseuropæisk anliggende. Transport af dyr er et totalharmoniseret område inden for EU, og det betyder, at Danmark ikke kan indføre regler, der er strengere end dem, der følger af EU-retten, medmindre EU-retten tillader det.

Som jeg tidligere har redegjort for, har transportforordningen siden januar i år fundet anvendelse i EU, og den foreskriver, at der skal være fri bevægelighed for transport af dyr. Dyr skal således – på en række betingelser – kunne transporteres frit mellem medlemslandene. Det betyder samtidig, at Danmark ikke generelt kan opstille forhindringer for transportforordningens anvendelse ved at forbyde eksport af dyr fra Danmark.

EF-traktatens artikel 30 om undtagelser fra varernes frie bevægelighed finder ikke anvendelse, når et område er harmoniseret i et direktiv eller en forordning. Så forudsætter EU-retten, at den nødvendige afvejning af de modstående hensyn er sket ved fastsættelsen af harmoniseringsreglerne.

Det er derfor min klare vurdering, at et totalt forbud mod eksport af dyr fra Danmark ikke vil være i overensstemmelse med vores EU-retlige forpligtelser.

Når det er sagt, så mener jeg i øvrigt heller ikke, at et eksportforbud vil være den rigtige løsning på problemet med de mange overtrædelser af transportreglerne. Vi skal sætte kræfterne ind på at få ryddet op i branchen, så vi én gang for alle kan blive fri for at se transportører, der ser stort på dyrevelfærden og er med til at give Danmark et dårligt ry.

Jeg er tilfreds med, at vi fra den 1. juli i år har fået indført klippekortordningen for dyretransporter. Det giver os bedre mulighed for at skride ind over for de transportører, der ikke kan finde ud af at overholde reglerne. Jeg ved godt, at det ikke er EU-stof, men jeg vil sige, fordi det alligevel har betydning i denne sag, at helt konkret betyder indførelsen af klippekortordningen, at en transportør eller en chauffør, der ikke overholder f.eks. reglerne om areal, vanding og fodring, hviletid og transportegnethed i forbindelse med transport af dyr vil få et klip i retten til at beskæftige sig med transport af dyr. Tre klip vil udløse en betinget frakendelse og dermed en kontrollerende prøve i reglerne om dyretransporter.

Herudover har vi i forbindelse med klippekortordningen også helt ge-

nerelt skærpet reglerne om frakendelse, så der fremover er mulighed for i grovere tilfælde at idømme en betinget frakendelse allerede på baggrund af en enkelt lovovertrædelse.

Jeg er overbevist om, at udsigten til en så direkte og markant sanktion vil få transportørerne til at tænke sig om en ekstra gang, således at vi forhåbentlig ser en betydelig nedgang i antallet af overtrædelser.

Ud over klippekortordningen er der også gennemført en markant skærpelse af de såkaldte minimumsbødestrafte, som finder anvendelse ved overtrædelser af reglerne om transport af dyr.

Skærperne omfatter ikke bare transportører, men også landmændene, som har bestilt transporten, og som i nogle tilfælde bærer en del af ansvaret for, at reglerne overholdes undervejs. På denne måde sikres det, at alle de ansvarlige for eventuelle overtrædelser – altså også dem, der tjener penge på det – vil kunne mødes med skrapere sanktioner end hidtil.

I den nye lovgivning er det desuden præciseret, at der skal ske konfiskation af fortjenesten, hvis landmanden eller transportøren i forbindelse med overtrædelsen har opnået en økonomisk fordel. Kan der ikke ske konfiskation, skal der tages særskilt hensyn hertil ved udmålingen af bøden – dvs. i skærpende retning.

Samlet set er situationen altså den, at vi har indført en række skærpede regler, som jeg forventer vil få væsentlig betydning for de pågældende transportører og også for de landmænd, der ikke overholder reglerne om transport af dyr.

Reglerne trådte i kraft den 1. juli 2007, og det er derfor endnu for tidligt at sige noget kvalificeret om effekten af de samlede initiativer. Det er dog min klare forventning, at navnlig klippekortordningen og de skærpede bødestrafte vil bidrage til at nedbringe antallet af lovovertrædelser på dette område fremover.

**Formanden** sagde, at der ikke lå nogen bagtanker bag samrådspørgsmålet. Hun bad om, at udvalget får justitsministerens talepapir fremsendt.

**Anne Grete Holmsgaard** undrede sig over, at man først havde lukket nogle opsamlingssteder ned og derefter åbnet dem igen. Bliver det kontrolleret, at dyrene opholder sig på opsamlingsstederne den tid, de skal?

Hun ville gerne vide, om vi har kendskab til, at der er nogle af de eksportører, der har været i søgelyset, som har søgt om autorisation i andre lande.

Hvad er der kommet ud af kontakten til Tyskland?

Endelig foreslog hun, at man gav hver gris et nummer, som kunne indopereres i øret, ligesom man gør med køer.

**Svend Auken** mente, justitsministeren pyntede sig med lånte fjer, når hun fremhævede klippekortordningen, idet justitsministeren, så vidt han huskede, havde fået den pålagt af Folketinget og stemte imod den.

Hvis transportørerne blot kan søge autorisation i andre lande, er der ikke megen sikkerhed i det, for bliver de kontrolleret af de andre lande? Ligesom vi arbejder med begrebet gensidig anerkendelse, burde man måske arbejde med "gensidig domfældelse". Svend Auken mente, justitsministeren og Kyprianou står stærkt i befolkningens øjne, når de går ind for øget dyrevelfærd.

Han bad om, at Europaudvalget får en rapport om, hvor mange der er blevet dømt i de forskellige lande.

**Elisabeth Arnold** ville gerne vide, hvilken type sager der er rejst mod Justitsministeriet.

Er sanktionssystemet og frakendelsestærsklen den samme i andre lande?

**Justitsministeren** svarede på Anne Grete Holmsgaards spørgsmål om kontakten til Tyskland, at netop i disse dage drøfter embedsmænd fra Justitsministeriet og fra Ministeriet for familie- og forbrugeranliggender i Berlin, hvordan man får et bedre samarbejde.

Hun havde aldrig tænkt over at give grisene numre, men den idé ville hun overveje.

Justitsministeren svarede Svend Auken, at hun ikke følte, hun pyntede sig med lånte fjer, for nok havde hun stemt imod et af oppositionens ændringsforslag, fordi hun ønskede at skelne mellem store og små overtrædelser, men hun havde stemt for det endelige forslag om klippekortordningen. Hun tilføjede, at Folketingets partier var 95 pct. enige om forslaget.

Reglerne går ud på, at man kun kan søge om autorisation i det land, hvor man bor, eller hvor ens firma har hjemsted. Hun tilføjede, at kommissær Kyprianou arbejder med at få datasystemerne til at forstå hinanden, så man kan få oplysning om, at en person, som søger om autorisation, har fået autorisationen inddraget i et andet land. Han arbejder også med satellitovervågningsystemet og vil fremsætte forslag til en ny forordning. Han opfordrer Danmark til ikke at lægge sig fast på, at der højst må være 8 timers transporttid, idet han hellere vil forhandle med lande som Danmark end med de lande, som er modstandere af enhver tidsgrænse, og i øjeblikket kan man transportere dyrene uendeligt, blot man giver dem pauser.

NOT

Justitsministeren lovede Svend Auken at oversende den liste, Fødevarerudvalget har fået over, hvor mange der er dømt her i landet. Hun ville også gerne spørge i de andre lande, men bebudede, at det kunne tage meget lang tid at få svarene.

Justitsministeren svarede Elisabeth Arnold, at erhvervet har lagt sag an mod Justitsministeriet på stort set alle de områder, hvor man har fastsat nationale regler.

Der er nogenlunde de samme regler i de forskellige lande, men vi må sørge for, at man i de andre lande også overholder dem.

**Anne Grete Holmsgaard** spurgte, om Justitsministeriet risikerer at tabe de sager, der er anlagt mod det.

**Svend Auken** syntes ikke, Justitsministeriet skulle bruge mange ressourcer på at spørge alle landene, men ville være tilfreds med, at en kompetent person kom med et skøn over, hvor mange der er blevet dømt.

I relation til de 8 timers transporttid var Svend Auken opmærksom på, at det bedste kan være det godes fjende.

Han foreslog, at man tog sagen om dyretransporter op med de danske medlemmer af Europa-Parlamentet, som også er meget interesseret i sagen.

Han tilsluttede sig Anne Grete Holmsgaards ide om at give grisene numre, som man kender det fra køer. Han mente, det kunne gøres ubureaukratisk og fornuftigt.

**Charlotte Antonsen** syntes, man skulle invitere kommissær Kyprianou med til mødet med de danske Europa-Parlamentarikere.

**Formanden** sagde, at hun ville tage sagen på dagsordenen for det førstkommende møde med de danske medlemmer af Europa-Parlamentet. Så kunne man drøfte, på hvilket tidspunkt man eventuelt kunne udvide drøftelsen til også at omfatte kommissæren.

**Justitsministeren** mente, det sidste kunne ske, når kommissæren var lidt længere fremme med sit forslag til en ny forordning.

Hun ville helst ikke i et åbent samråd kommentere en retssag, som er anlagt mod Justitsministeriet.

Efter EU-reglerne skal der være 6 timers ophold på opsamlingsstederne. Det er Fødevarestyrelsen, som kontrollerer dette, så Anne Grete Holmsgaard må hellere stille et skriftligt spørgsmål herom til familie- og forbrugerministeren.



## **Punkt 2. Samarbejdsaftale mellem Eurojust og Republikken Kroatien**

Alm. del (06) – bilag 489 (notat om udkast til samarbejdsaftale mellem Eurojust og Republikken Kroatien)

**Justitsministeren:** Da jeg alligevel skulle herover, vil jeg forelægge denne sag, selv om den er aldeles uproblematisk.

Som det fremgår af det fremsendte notat, forventes det, at samarbejdsaftalen mellem Eurojust og Kroatien vil blive fremlagt på et kommende rådsmøde med henblik på godkendelse. Der er endnu ikke taget stilling til, på hvilket rådsmøde sagen vil blive præsenteret.

Formålet med aftalen er at styrke samarbejdet mellem Eurojust og Kroatien i bekæmpelsen af alvorlig international kriminalitet, og aftalen svarer indholdsmæssigt til de aftaler, der tidligere er indgået mellem Eurojust og f.eks. Norge og Island.

Idet jeg i øvrigt henviser til det oversendte notat, kan jeg om den danske holdning oplyse, at vi fra dansk side agter at tilslutte os det fremlagte forslag til samarbejdsaftale.

Ingen bad om ordet til justitsministerens forelæggelse.

## FO **Punkt 3. Rådsmøde nr. 2821 (transport, telekommunikation og energi) den 1.-2. oktober 2007**

Formanden bød velkommen til den nytiltrådte transport- og energiminister, Jakob Axel Nielsen, og opfordrede udvalget til at behandle ham ordentligt. Hun tilføjede, at de sager, hvori han skulle forelægge forhandlingsoplæg, havde været behandlet flere gange i udvalget før, og hun forudså, at de godt kunne give problemer.

**Transport- og energiministeren:** Jeg beklager, at jeg er kommet lidt for sent, og at Europaudvalget har måttet vente.

Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for rådsmødet vedrørende transport, telekommunikation og energi den 1.-2. oktober.

Jeg forelægger for udvalget i alt 7 sager, hvoraf de 2 sager er til forhandlingsoplæg.

De 2 sager til forhandlingsoplæg er: Dagsordenpunkt 1, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester, og dagsordenpunkt 3, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en trafikikkerhedsplan for den europæiske vejinfrastruktur.

### FO **1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester** **- Politisk enighed**

KOM (2006) 0594

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 2)

KOM (2006) 0594 – bilag 1 (subsidiaritetsnotat om direktivforslaget om posttjenester)

KOM (2006) 0594 – bilag 3 (udvalgets udtalelse til COSAC vedr. subsidiaritetsprincippet)

EU-note (06) – E 33 (notat af 30/1-07 om test af subsidiaritetsprincippet på forslaget)

EU-note (06) – E 7 (notat af 25/10-06 om forslaget)

Udvalgsmødereferater:

Alm. del (06) – bilag 380, side 1391 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 1/6-07 - mandatgivningen blev udsat)

Alm. del (06) – bilag 264, side 992 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 16/3-07 - mandatgivningen blev udsat)

**Transport- og energiministeren:** På det kommende rådsmøde er det formandskabets ambition og forventningen, at der opnås politisk enighed, idet der nu ligger et kompromisforslag på bordet, hvor bl.a. Parlamentets ændringsforslag efter 1. læsning er afspejlet.

Jeg har forstået, at min forgænger allerede har indledt sonderinger om, hvordan den fulde åbning af postmarkedet, som postdirektivet vil medføre,

kan tænkes gennemført i Danmark inden for de overordnede rammer, direktivforslaget udstikker.

Det er Kommissionens forventning, at en fuld markedsåbning vil have en række positive effekter såsom innovation og mere effektive postvirksomheder, og at den fulde markedsåbning vil resultere i bedre, mere moderne postydelser, som opfylder brugernes behov. Når det er sagt, må vi også se grundigt på, om der eventuelt er behov for nogle tilpasninger i sektoren.

Som nævnt, må der forventes opnået politisk enighed om postdirektivet på det kommende rådsmøde. Det er derfor nødvendigt, at Folketinget nu giver mandat til de drøftelser, der skal være på mødet.

Et stort flertal i Europa-Parlamentet vedtog i juli måned en udtalelse, hvor hovedpunkterne er:

Fuld markedsåbning udskydes til 2011 – det vil sige 2 år senere, end der er lagt op til fra Kommissionens side.

Yderligere udsættelse til 2013 skal være mulig for visse lande. Det drejer sig om de nye medlemslande i Østeuropa, lande med særlige geografiske forhold samt lande med en lille befolkning og beskeden størrelse.

Det betyder ikke nødvendigvis, at Danmark også skal vente. Det vil vi i givet fald skulle drøfte i postforligskredsen.

Postale operatører fra lande, der ikke har gennemført fuld liberalisering, må ikke operere i lande, der har åbnet markedet fuldt ud. Det er den såkaldte reciprocitet. Det vil bero på en juridisk vurdering, hvordan det skal kunne lade sig gøre i praksis.

Det skal i tilladelser eller licenser til postoperatørerne være muligt at stille krav om, at de skal leve op til minimumsstandarder for postarbejdes løn- og arbejdsvilkår. Formålet er at modvirke forringelser i forbindelse med den fri konkurrence.

Ifølge Parlamentets udtalelse skal Kommissionen endvidere udarbejde retningslinjer for beregningen af nettoomkostningerne ved befordringspligten. Formålet er at sikre lige konkurrencevilkår blandt operatørerne, hvis et land vælger at støtte befordringspligten økonomisk, samt at undgå overtrædelse af konkurrencereglerne.

Drøftelserne i Rådets postarbejdsgruppe er fortsat under det nuværende portugisiske formandskab, hvor Parlamentets ændringsforslag har været drøftet på en række møder.

Hovedtemaet har været tidspunktet for, hvornår den fulde åbning af postmarkederne gennemføres, og om der, som foreslået af Parlamentet, skal være mulighed for at få udskudt kravet om fuld markedsåbning yderligere nogle år. En række lande hælder overvejende til, at der skal være én fælles dato. Her har været nævnt forskellige årstal fra 2009-2013. Men der er også

lande, som er enige med Parlamentet i, at gennemførelsen kan ske i to tempi, men hvor der er lidt forskellige årstal i spil. 2009 er fortsat Kommissionens bud. Dette støttes af flere lande, bl.a. Tyskland, Storbritannien, Holland og Sverige.

Det har hele tiden været regeringens synspunkt, at 2009 kunne være et godt tidspunkt at åbne den resterende del af brevmarkedet. Og jeg hælder til, at det skal være et tidspunkt ikke så langt derfra.

Nogle lande behøver imidlertid lidt mere tid til at forberede sig. Hvis det kan bidrage til et kompromis, mener jeg ikke, Danmark skal modsætte sig, at der i EU vedtages et tidspunkt, som kommer til at ligge senere end 2009, eventuelt i 2011, eller at visse lande på grund af særlige forhold kan vente yderligere en periode, f.eks. til 2013.

FO Mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget er på den baggrund følgende:

Fra dansk side er vi positivt indstillet over for fortsat liberalisering af postmarkedet.

Vi støtter en løsning, hvor fuld markedsåbning indføres i EU på det førstkommande tidspunkt, som der kan opnås enighed om i Rådet. Det betyder, at 2011 eller 2013 kan komme på tale som det seneste tidspunkt for at gennemføre den fulde markedsåbning i alle lande.

Åbningen af markedet skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden. Det vil sige, at vi vil arbejde for, at de nuværende minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt fastholdes.

Fra dansk side vil vi også arbejde for, at forslaget ikke kommer til at indebære begrænsninger i medlemsstaternes mulighed for at tilrettelægge en national postservice, som tilfredsstillende brugernes behov.

Endelig vil vi fra dansk side arbejde for, at direktivet sikrer, at postmarkedet i EU er gennemsigtigt, herunder at der ikke opstår ulige konkurrencevilkår. Kriterierne for postvirksomhedernes adgang til markedet bør således være gennemsigtige og ikke udgøre unødvendige barrierer.

Ligeledes skal det sikres, at landenes eventuelle foranstaltninger med hensyn til at understøtte befordringspligten økonomisk ikke medfører ulige konkurrencevilkår.

Jeg vil godt understrege, at direktivet kommer til at lægge nogle meget brede rammer for, hvordan landene kan gennemføre markedsåbningen.

Udmøntningen af de regler, som vedtages i EU, vil som udgangspunkt foregå i de igangværende drøftelser med partierne bag postforliget fra 2004, og jeg ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde.

**Svend Auken** takkede transport- og energiministeren for fremlæggelsen og tilføjede, at det faktisk er en meget indholdsrig dagsorden, det drejer

sig om, med to forhandlingsoplæg.

Socialdemokraterne deler ikke regeringens begejstring for en hurtig liberalisering af posttjenesterne i Europa, og Svend Auken mindede om, at det er en holdning, der indtages af et flertal i udvalget. Derfor opfordrede han transport- og energiministeren til at ændre sit forhandlingsoplæg, sådan at vi ikke vil presse på for at få en så hurtig ikrafttræden som mulig, men at vi kan tilslutte os det, der kan opnås enighed om.

Svend Auken pegede på, at postservicen i Sverige er blevet elendig, f.eks. udbringes der ikke post om lørdagen.

Han gjorde opmærksom på, at transport- og energiministeren over for Trafikudvalget havde oplyst, at de meget fornuftige krav, der er opstillet i Finland, ikke vil kunne forenes med det regelsæt, direktivet opstiller.

I øvrigt var han enig i det, som transport- og energiministeren sagde om, at det må være postforligspartierne, som drøfter, hvad der videre skal ske i Danmark.

**Anne Grete Holmsgaard** mente ligesom Svend Auken ikke, det hastede med at få de resterende områder af postbesørgelsen liberaliseret, idet hun pegede på, at det meste jo allerede er liberaliseret. Man kunne risikere, at det gav en væsentlig dårligere service i tyndt befolkede områder både i Danmark og i andre lande. I den forbindelse ville hun gerne have transport- og energiministeren til at kommentere erfaringerne fra Sverige. Finder ministeren det tilfredsstillende, at man i Sverige får en dårligere postservice? Hvilke regler vil man arbejde for i Danmark inden for de rammer, kompromisforslaget giver mulighed for? Hvis man ikke gør noget, må man forudse, at der er nogle, der skummer fløden i de områder, hvor folk bor relativt tæt, mens Post Danmark kommer til at betale regningen.

Anne Grete Holmsgaard henviste til, at det fremgår af notatet, at man kan klage, og ville gerne vide, om der er stillet krav med hensyn til, hvordan man skal håndtere sådanne klager. Én ting er, at man har en klageadgang, men hvis man ikke får noget ud af at klage, er det ikke meget værd.

I relation til infrastrukturen spurgte hun, hvordan man vil håndtere problemet med postkasser.

**Jørgen Arbo-Bæhr** sagde, at for Enhedslisten er det ikke et spørgsmål om hurtighed eller langsommelighed i forbindelse med liberaliseringen, altså om den skal være fuldt gennemført i 2009, 2011 eller 2013.

Han ville gerne vide, om forslaget har nogen konsekvenser for ensartetheden, servicen og prisen i byerne og på landet. Det spørgsmål ville han gerne høre regeringens holdning til.

På baggrund af det høringssvar, der var kommet fra HK, ville han gerne vide, om det var rigtigt, at liberaliseringen havde ført til, at hver gang

der bliver nedlagt 10 arbejdspladser, bliver der kun oprettet 1 eller 2 nye.

**Morten Messerschmidt** takkede for en god og grundig redegørelse. Han mente, Post Danmark faktisk har haft succes med at fastholde et højt serviceniveau, samtidig med at man har reduceret forbruget af arbejdskraft. Han sagde i relation til Jørgen Arbo-Bæhrs spørgsmål, at det ikke kan være et mål i sig selv at opretholde arbejdspladser i en statsvirksomhed.

Med hensyn til reciprociteten stod det ham ikke helt klart, hvad regeringens konklusion var. Han syntes, det var helt fornuftigt, at postale operatører fra lande, der ikke har gennemført fuld liberalisering, ikke må operere i lande, der har åbnet markedet fuldt ud, og ville gerne have bekræftet, at det også var regeringens holdning.

Han var fuldstændig enig i det, transport- og energiministeren havde sagt om, at det er væsentligt, at vi bevarer en landsdækkende befordringspligt. Ellers kunne man frygte, at de private operatører kun vil gå ind, hvor det er lukrativt, nemlig i og ved de store byer, mens Post Danmark kommer til at tage sig af resten af Danmark.

Morten Messerschmidt henviste til, at der på side 27 i samlenotatet står, at det for regeringen er positivt, at forslaget giver medlemslandene mulighed for at fastholde, at breve kan befordres landsdækkende til ensartede takster. Hvorfor skal der ikke stå ”skal” i stedet for ”kan”? Der skal også leveres post i yderområderne til en enhedspris. Det skal koste det samme at sende et brev fra København til Frederikshavn som til Hvidovre.

**Lone Dybkjær** undrede sig over, at man understreger, at det vil være muligt at fastholde befordringsforpligtelsen, og at taksten skal være den samme. Ellers bryder hele systemet jo sammen, så er det ikke en selvfølge?

Hun ville gerne vide, om regeringen har foretaget en vurdering af, om det bliver nødvendigt at gå ind med tilskud, når man også skal kunne få post på Fanø.

**Charlotte Antonsen** sagde, at Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg og faktisk er meget tilfreds med, at man liberaliserer postbesørgelsen. Hun var tilfreds med, at transport- og energiministeren søger et bredt mandat, så vi faktisk kan få truffet nogle beslutninger og komme videre. Vi har set, hvordan det indre marked og liberalisering har ført til, at man i Europa har fået billigere priser. Selvfølgelig skal man have mulighed for at sikre posten også til tyndt befolkede områder nationalt. Hun var klar over, at den tidligere transport- og miljøminister allerede var i gang med forhandlinger med trafikordførerne om, hvordan rammedirektivet skal implementeres i Danmark, og den proces følte hun sig helt tryk ved. Hun glædede sig over, at man ikke fra EU ville blande sig i en masse detaljer. Hun var enig med Morten Messerschmidt i, at Post Danmark gør det godt. Vi har et meget effektivt postvæ-

sen. Hun håbede, at når vi får en liberalisering i Europa og får ophævet de forskellige statsmonopoler, kan Post Danmark hjælpe andre lande med at få et lige så effektivt system. Her vil vi have en stor konkurrencefordel. Det mente hun, vi skulle have i baghovedet, når vi diskuterede, hvor hurtigt man skulle gå frem.

ÆF **Transport- og energiministeren** indledte sin besvarelse med at sige, at han måtte være glad for det mandat, han kunne få, og derfor ville acceptere den formulering, Svend Auken foreslog, altså at vi kan tilslutte os det, der kan opnås enighed om.

NOT Han svarede Anne Grete Holmsgaard, at efter hans opfattelse var erfaringerne i Sverige tilfredsstillende. Han henviste til det, der stod om den svenske model i et notat, som var sendt til Trafikudvalget, og tilføjede, at han ville sørge for, at det også tilgik Europaudvalget.

Med hensyn til klager oplyste transport- og energiministeren, at der skal oprettes et fællesklagenævn i hvert land gældende for alle postoperatører.

I svaret til Jørgen Arbo-Bæhr sagde transport- og energiministeren, at Danmark generelt vil sikre, at der sker en tilfredsstillende udbringning af post. Det er noget af det, der skal drøftes i postforligskredsen.

Han kendte ikke de analyser, HK var kommet med vedrørende arbejdspladser, men pegede på, at vi i Danmark i øjeblikket har mangel på arbejdskraft.

Han svarede Lone Dybkjær på spørgsmålet om, hvorvidt man kunne opretholde befordringspligten og samme takst, at det var noget af det, man måtte kigge på i postforligskredsen, idet det er en national beslutning.

Han takkede for bemærkningerne fra Morten Messerschmidt og Charlotte Antonsen om postvæsenets effektivitet og ville lade dem gå videre.

**Svend Auken** takkede transport- og energiministeren for svaret og udtrykte glæde over, at ministeren var gået med til at ændre mandatet, så det ikke længere talte om, at vi går ind for en hurtig liberalisering.

Han syntes, mange af de ting, Morten Messerschmidt havde været inde på, var fornuftige, og Socialdemokraterne lægger også vægt på post til yderområderne, bevarelse af effektiviteten osv., men det er noget, man skal have en drøftelse af med postforligskredsen. Når Socialdemokraterne går ind for, at liberaliseringen ikke skal ske så hurtigt, er det netop for at få tid til at undgå nogle af de dårlige virkninger af liberaliseringen.

**Jørgen Arbo-Bæhr** mente, Jakob Axel Nielsen måtte vænne sig til, at han var blevet minister. Det er nemlig ikke noget svar på spørgsmålet om, hvorvidt vi kan få en garanti for, at liberaliseringen ikke fører til prisdifferenciering og ikke fører til en forskellig service over for forskellige delmarkeder, at det må komme an på forhandlingerne i forligskredsen. Som minister er man

nødt til at have en mening, og ministeren har et afgørende ord i de forhandlinger, idet han har mulighed for at nedlægge veto.

**Anne Grete Holmsgaard** betegnede det som godt, at regeringen ikke vil gå ind for, at det skal gå hurtigt, og gik ud fra, at beskeden herom går videre til Coreper, hvor den danske repræsentant vist hidtil har sagt noget andet.

Hun sagde, at det var helt afgørende for Socialistisk Folkepartis stillingtagen til mandatet, hvordan man vil håndtere direktivet i Danmark. Derfor gentog hun spørgsmålene om enhedstakster og om brevsprækker. Er det transport- og energiministerens holdning, at vi skal fastholde enhedstakster, når vi snakker om almindelig postbetjening, altså breve såvel under som over 50 gram – ikke om pakker til erhvervslivet – så det er ligegyldigt, om man bor i Hirtshals eller i København?

Er det transport- og energiministerens holdning, at man skal kunne få posten ind gennem sin brevsprække?

Vil man sikre, at den eneste operatør, som har en befordringspligt i dag, nemlig Post Danmark, ikke skal betale hele gildet ved at vedligeholde infrastrukturen, altså postkasserne?

Med hensyn til klageadgang syntes hun ikke, transport- og energiministerens svar var tydeligt. Det er jo en national beslutning, om man vil have et klagenævn, hvor Forbrugerrådet repræsenterer kunderne. Er det ministerens klare holdning, at vi skal have et klagenævn i Danmark?

Til sidst spurgte hun, om man vil etablere en udligningsfond, sådan at dem, der vinder et udbud eller får en licens, skal betale til den operatør, der leverer uden for det lukrative område.

**Lone Dybkjær** var klar over, at der findes en postforligskreds, men den er jo meget fokuseret på den danske situation. Når man lægger så megen vægt på at understrege, at vi bevarer befordringspligten, og at det samme takstniveau fastholdes, er det så fordi der er vanskeligheder med det?

Desuden havde hun spurgt om transport- og energiministerens vurdering af tilskudsbehovet.

**Morten Messerschmidt** afviste, at man alene skal drøfte sagen i postforligskredsen. Når der står side 27 i notatet, at regeringen finder det positivt, at forslaget fortsat giver medlemslandene mulighed for at fastholde, at breve kan befordres landsækkende til ensartede takster, er det naturligt, at man også drøfter det i Europaudvalget. Morten Messerschmidt mente, det må formuleres langt skrappere. Det er ikke godt nok, at der står, at man ”kan” bevare enhedstaksterne. Der skal stå ”skal”. Ellers kan partiet ikke gå med til forhandlingsoplægget. Morten Messerschmidt mente, det var fuldstændigt urimeligt, hvis man tillod en markedsdeling, så de private firmaer kunne nøjes med at levere dér, hvor det var lukrativt, mens Post Danmark måtte bære byrden ved at leve-



re til Hirtshals. Så går hele ideen i postbefordringspligten tabt. I den forbindelse nævnte Morten Messerschmidt, at Royal Mail i Storbritannien har haft et enormt underskud, efter at man har liberaliseret postmarkedet dér. En opgivelse af enhedstakster kan Dansk Folkeparti ikke acceptere. Derfor må man have diskussionen nu i Europaudvalget og have en garanti for, at vi ikke i Danmark vil acceptere det, der er sket i Storbritannien.

**Charlotte Antonsen** syntes, det var utroligt vigtigt, at det ikke er EU, der fastsætter alle detaljerne. Derfor mente hun, det var godt, at det var et rammedirektiv. Hun mente, trafikordførerne i Folketinget var bedre til at fastlægge detaljerne. Hun mente netop, det ville være i strid med subsidiaritetsprincippet, hvis man fra EU's side begyndte at fastsætte alverdens detaljer.

**Elisabeth Arnold** fortalte, at hun havde tre adresser, og i anledning af Anne Grete Holmsgaards spørgsmål vedrørende brevsprækker sagde hun, at på to af dem fik hun ikke posten bragt, men måtte løbe ned fra 4. sal eller gå ud til skellet. Så alle mennesker får ikke bragt posten i dag.

**Transport- og energiministeren** svarede Jørgen Arbo-Bæhr, at direktivet i sig selv ikke betyder nogen forskel mellem land og by.

Med hensyn til detaljerne henholdt han sig til det mandat, han havde fået til at gå ind for et rammedirektiv, som gav vide rammer for nationale beslutninger. Med hensyn til disse henviste han til, at han jo ikke var enerådig, men kun havde én knap at trykke på i salen. Det er postforligskredsen, der skal udfylde de brede rammer. Jakob Axel Nielsens personlige holdning er forholdsvis ligegyldig. Det interessante er, hvad Folketinget måtte komme frem til i et nyt postforlig. Det ville han ikke sidde her i Europaudvalget og låse sig fast på. Dels kunne han ikke gøre det, dels ville det ikke være politisk klogt.

Han svarede Anne Grete Holmsgaard, at klagenævn er et krav i direktivet.

Han svarede Lone Dybkjær, at hans holdning til tilskudsbehovet også var noget, man måtte diskutere efterfølgende, afhængig af hvad Folketingets partier måtte blive enige om inden for postforligskredsen.

Han svarede Morten Messerschmidt, at det meget vel kan være, at man vil fastholde, at der skal distribueres på samme måde i København som i Hirtshals. Det er ikke noget, direktivet forhindrer. Men det er forligsstof, og det er noget, postforligskredsen skal tage stilling til. Det er også mest respektfuldt over for Folketinget, at man overlader det til de ordførere, der har med det at gøre.

**Formanden** sagde ved indledningen af tredje runde, at hun håbede, alle var enige om, at uanset hvad man i forligskredsen måtte kunne blive enige om, skal det holdes inden for direktivet rammer. Derfor er det ret afgørende,

hvordan direktivet kommer til at se ud.

**Morten Messerschmidt** erklærede sig enig med formanden i, at det er af afgørende betydning, hvad opdraget fra EU er. Det er afgørende, at direktivet flugter med det, forligskredsen ønsker at nå frem til. Derfor syntes han, det var relevant at få denne diskussion her. Hvis forslaget skal have Dansk Folkepartis støtte, skal det indskærpes, at intet må være til hinder for en landsdækkende befordringspligt til enhedstakst. Der må ikke være en åben invitation til, at man kan dele markedet. På denne baggrund ønskede Morten Messerschmidt, at transport- og energiministeren ville sige, at dette betragter Danmark som et problem, og derfor ønsker Danmark, at de pågældende artikler bliver formuleret om, således at rammerne for at lave en statsstøtteordning bliver indsnævret. Det vil alt andet lige gøre det lettere, når ministeren skal mødes med forligskredsen, at nå det mål, vi gerne vil.

**Magnus Heunicke** var enig med transport- og energiministeren i, at postdirektivet giver meget vide rammer, hvilket han syntes var positivt. Det gælder bl.a., hvilken form for økonomisk udligning man vil have mellem de, der har landsdækkende befordringspligt, og andre selskaber. Men når der nu er så vide rammer, er det så meget mere interessant at få at vide, hvad regeringens holdning er til, hvordan man skal udmønte det i Danmark. Han kunne forstå, at det kunne man ikke få at vide i dag, og det syntes han var ærgerligt.

Martin Heunicke gjorde opmærksom på, at der alligevel ikke var helt så brede rammer, efter hvad han havde fået oplyst i Trafikudvalget. Man har beskæftiget sig med den svenske model, som er en rent liberalistisk model, og erfaret, at den kan medføre nogle serviceforringelser, f.eks. at der ikke bliver delt post ud om lørdagen, og at posten bliver uddelt i skellet, hvilket den også gør nogle steder i Danmark. Den finske model opstillet et meget restriktivt krav til de private operatører, som vil på markedet, bl.a. om posthuse og postkasser, som i realiteten har gjort, at Finland ikke har haft så mange – om nogen – private selskaber på deres marked. Martin Heunicke havde fået at vide i Trafikudvalget, at den finske model kan vi ikke bruge i Danmark, hvis dette direktiv bliver vedtaget. Derfor spurgte han transport- og energiministeren, hvad det er for konkrete ting i Finland, som vi ikke kan bruge i Danmark.

**Anne Grete Holmsgaard** påpegede, at det er fuldstændig almindeligt i Europaudvalget, at man stiller spørgsmål om, hvordan et direktiv vil blive udmøntet i Danmark, og hvordan regeringens og ministeren holdning hertil er. Derfor syntes hun, det var meget uklogt af transport- og energiministeren blot at sige, at det vil blive diskuteret i postforligskredsen. Hun tilføjede, at det ikke er detailspørgsmål, det drejer sig om, men principielle spørgsmål. Derfor gentog hun sit spørgsmål: Er det regeringens holdning, at der skal være en enhedstakst i Danmark?

Hun ville gerne vide, om det var rigtigt, hvad Magnus Heunicke nu sagde, nemlig at den finske model ikke ville kunne gennemføres, hvis det foreliggende kompromisforslag bliver vedtaget.

Hun havde nu fået at vide, at der var pligt til at lave et klagenævn, men mente ikke, det var det, der stod i notatet, hvor der står, at man kan klage over andre operatører. Det er noget andet. Der er forskel på, om man kan klage til et klagenævn, eller man skal gå til de forskellige operatører.

Med hensyn til økonomisk udligning spurgte hun: Er det regeringens holdning, at man vil sikre, at Post Danmark, som har befordringspligten, ikke bliver økonomisk undermineret ved, at andre operatører ikke skal bidrage til, at der også er en ordentlig service i yderdistrikterne?

For en god ordens skyld tilføjede hun vedrørende postkasser, at hun ikke tænkte på, om man skal hente sin post i skellet, men hvorvidt man skal have flere forskellige postkasser, når der er flere forskellige operatører. Derfor præciserede hun spørgsmålet: Er det regeringens holdning, at man skal have nogle postkasser, og at den, der har ret til befordre post, har pligt til at kompensere den, som ejer postkasserne?

**Jørgen Arbo-Bæhr** ville også gerne høre om ministerens holdning til servicen på landplan, idet han gentog, at det ikke er fuldstændig ligegyldigt, hvad Jakob Axel Nielsen mener.

**Charlotte Antonsen** var glad for, at transport- og energiministeren kun svarede på det, han kunne svare på her, idet hun ville være utryk, hvis han svarede på noget, han ikke kunne svare på. Hun forstod slet ikke al den tumult, der var opstået. Det er klart, at hvis vi i Danmark vidste, hvad vi ville på området, skulle ministeren orientere om det, men man kan ikke orientere om noget, ingen kender svaret på. I øvrigt sagde hun til Anne Grete Holmsgaard, at hun ikke mente, det var normalt, at man i Europaudvalget blandede sig i nationale anliggender, når man tog stilling til et EU-direktiv. Det er jo Folketinget, der fastlægger den nationale politik, og ikke Europaudvalget – selv om nogle måske godt kunne tænke sig det.

Med hensyn til detaljeringsgraden ville Charlotte Antonsen gerne spørge transport- og energiministeren, om det ikke ville være sådan, at hvis vi fra dansk side begyndte at kræve, at der skulle være en lang række detaljer, så ville andre lande også synes, det var interessant at få en hel masse detaljer med. Er det ikke fornuftigt, at man har den holdning, at det, nationalstaten kan klare, skal den selv klare? Man skal ikke i et direktiv stille krav om, at man ”skal” gøre sådan og sådan. Det indebærer en fare, hvis man skal have alle detaljer med i direktivet.

**Lone Dybkjær** understregede, at det, som er afgørende, når man diskuterer tingene i Europaudvalget, er, at direktivet ikke går hen og forhindrer

noget, som vi gerne vil. Hvis man tager det udgangspunkt – som i hvert fald er Det Radikale Venstres udgangspunkt – at vi gerne vil fastholde befordringspligten og samme takster, hvad enten man bor kort eller langt fra København, vil det så blive forhindret af direktivet? Er det sådan, at der i direktivet skabes et retskrav om, at man skal dele markedet op, så man kan nøjes med at byde på de lukrative områder?

**Mogens Heunicke** ville lige præcisere, at den forligskreds, transport- og energiministeren henviste til, omfatter næsten alle partier med undtagelse af Enhedslisten. Og ministeren mener, man skal blive enige i forligskredsen om udmøntningen.

**Transport- og energiministeren** svarede Morten Messerschmidt, at der er intet i direktivet, som forhindrer, at vi efterfølgende kan lave en politisk aftale – således som han forstod at Morten Messerschmidt gerne ville – således at der sikres mulighed for en landsdækkende befordringspligt.

Derefter oplæste transport- og energiministeren det ændrede mandat, han søgte. Mandatet lyder nu:

”Vi støtter en løsning, hvor fuld markedsåbning indføres i EU på det tidspunkt, som der kan opnås enighed om i Rådet. Åbningen af markedet skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden. Det vil sige, at vi vil arbejde for, at de nuværende minimumskrav til den landsækkende befordringspligt fastholdes.

Fra dansk side vil vi også arbejde for, at forslaget ikke kommer til at indebære begrænsninger i medlemsstaternes mulighed for at tilrettelægge en national postservice, som tilfredsstiller brugernes behov.

Endelig vil vi fra dansk side arbejde for, at direktivet sikrer, at postmarkedet i EU er gennemsigtigt, herunder at der ikke opstår ulige konkurrencevilkår. Kriterierne for postvirksomhedernes adgang til markedet bør således være gennemsigtige og ikke udgøre unødvendige barrierer.

Ligeledes skal det sikres, at landenes eventuelle foranstaltninger med hensyn til at understøtte befordringspligten økonomisk ikke medfører ulige konkurrencevilkår.”

Han tilføjede i et svar til Magnus Heunicke, at han syntes, forhandlingsoplægget gav nogle brede rammer på EU-niveau, som han mente, det måtte være postforligskredsen, der udmøntede på nationalt plan.

Den finske model stiller meget strenge krav til udefra kommende virksomheder, hvilket i realiteten gør, at der slet ikke er konkurrenter til den nationale finske postvirksomhed, selv om postmarkedet på papiret er frit. Den finske model vurderes ikke at kunne rummes inden for direktivets rammer.

I Danmark vil nye operatører på postmarkedet ikke kunne pålægges befordringspligt på lige fod med den nationale virksomheds befordringspligt,

da dette hæmmer konkurrencen.

Han svarede Anne Grete Holmsgaard angående klageadgang, at direktivet foreskriver pligt til at sikre rimelige klagemuligheder til alle.

Med hensyn til postkasser gælder det, at andre operatører i dag kan opstille en postkasse, mens Post Danmark skal opstille postkasser.

Transport- og energiministeren var enig med Charlotte Antonsen i, at det er fornuftigt at operere med et rammedirektiv, for det er netop det, der sikrer, at postforligskredsen kan få mulighed for at udmønte, hvad den gerne vil. Det falder også ind under mandatet, som taler om, at man skal have mulighed for at tilrettelægge en national postservice, som tilfredsstiller brugernes behov.

Transport- og energiministeren svarede Lone Dybkjær, at der ikke er noget i direktivet, der forhindrer, at vi opretholder befordringspligten.

Det er ikke et retskrav, at man adskiller gode og dårlige områder.

Han sagde til Magnus Heunicke, at det er rigtigt, at ministeren ønskede, der skulle være enighed i postforligskredsen, men gjorde opmærksom på, at kredsen ikke omfatter SF og Enhedslisten.

**Morten Messerschmidt** mente, oprettelsen af private klagenævn hørte under Økonomi- og Erhvervsministeriet, men han ville selvfølgelig godt kvittere for det tilsagn, der lå i regeringens svar på området.

Han takkede også for svaret om, at der ikke skal ske en deling af området.

Han ville gerne sikre sig, at når liberaliseringen er gennemført herhjemme, så vil en privat virksomhed ikke kunne komme og sige: ”Jeg vil gerne dele post ud i et bestemt geografisk område.” Det må være muligt for os at sige: ”Du skal være velkommen til at dele post ud, men du skal gøre det til hele landet.” Morten Messerschmidt tilføjede, at svaret på det spørgsmål ville være centralt for Dansk Folkepartis stillingtagen til forhandlingsoplægget.

Han bad om, at udvalget får et notat om, hvad der rent faktisk sker i Finland, og hvorved det kolliderer med direktivet.

**Anne Grete Holmsgaard** kunne godt læse, hvad regeringen skriver i notatet om sin holdning, og hun havde også hørt, hvad ministeren sagde i sit forhandlingsoplæg. Det var ikke overraskende, at man stillede så mange spørgsmål, for det var tredje gang, en minister var gået i Europaudvalget med et forhandlingsoplæg om denne sag.

Hun spurgte, om det er postforligskredsen, som skal behandle implementeringen, eller det er de partier, der stemmer ja til forhandlingsoplægget, idet hun tilføjede, at svaret på dette og de øvrige spørgsmål, hun havde stillet, ville være afgørende for Socialistisk Folkepartis stillingtagen til forhandlingsoplægget.

**Jørgen Arbo-Bæhr** oplyste, at Enhedslisten går imod forhandlingsoplægget. Han spurgte, om det ville være en normal praksis for transport- og energiministeren, at han simpelt hen nægtede at give sin holdning til kende. Han gentog sit spørgsmål om, hvorvidt vi skal have ensartede priser og post-service i dette land, når direktivet er vedtaget.

NOT

**Transport- og energiministeren** svarede Morten Messerschmidt, at han ville fremsende det ønskede notat om ordningen i Finland.

Han kunne ikke pålægge alle en landsdækkende befordringspligt.

Han sagde i svaret til Jørgen Arbo-Bæhr, at det, han søgte, var et mandat til, at direktivforslaget kan vedtages i Rådet.

**Lone Dybkjær** var lidt forbløffet over transport- og energiministerens svar til Morten Messerschmidt om, at han ikke kunne pålægge alle en befordringsforpligtelse. Tidligere har ministeren sagt, at direktivet ikke forhindrer, at man pålægge en befordringspligt med ensartede takster.

**Charlotte Antonsen** syntes, transport- og energiministeren havde svaret kort og klart, at direktivet ikke forhindrer, at man har en landsdækkende befordringspligt, men det er op til Danmark selv at afgøre, om det er det, vi ønsker. Hun havde stor forståelse for, at ministeren ikke på dette møde kunne gå ind i detaljer, men mente tværtimod, det var klogt, at partierne i Folketinget sætter sig sammen og får skruet en fornuftig ordening sammen – i stedet for at man på forhånd afskriver sig alverdens muligheder. Så hun var tilfreds med transport- og energiministerens svar.

**Morten Messerschmidt** sagde, at efter det sidste svar fra ministeren kunne Dansk Folkeparti ikke støtte forhandlingsoplægget.

**Transport- og energiministeren** forklarede Lone Dybkjær, at han ikke kunne pålægge de private ansøgere, at de havde pligt til at betjene hele landet, men han kunne selvfølgelig pålægge Post Danmark, at det skulle dække hele landet. Den ulige konkurrence, der derved påføres Post Danmark, kan man gå ind og kompensere.

**Lone Dybkjær** forstod, at man så kunne risikere at få den engelske model, hvor man får et underskud i Post Danmark, og så vil der måske blive hyl og skrig i et par år, hvorefter man nedlægger Post Danmark, så vi i realiteten ikke har en befordringspligt til alle dele af landet. Så syntes hun, alt var meningsløst.

**Transport- og energiministeren** sagde, at det jo kommer an på, hvad man bliver enige om i postforligskredsen. Direktivet giver netop mulighed for, at vi nationalt beholder en masse værktøjer, så vi kan lave en politisk aftale i Danmark.

**Morten Messerschmidt** gjorde opmærksom på, at der er tale om tre forskellige diskussioner: Hvad der foregår i forligskredsen, hvad direktivet

kommer til at indeholde, og hvad regeringens mandat indeholder. Den relevante diskussion drejer sig om, hvad regeringen skal mene om de enkelte dele i direktivet. Derfor syntes han, det var bekymrende allerede nu at sige, at man ikke kan stille krav om postlevering overalt i Danmark. Morten Messerschmidt spurgte til regeringens holdning, og den kan ikke være fuldstændig fri af forskellige juridiske bindinger. Man kan godt have den indstilling, at det skal være muligt for medlemslandene at sætte en sådan betingelse. Han tilføjede, at han ikke mente, alle lande behøvede gøre det, men det må være en mulighed, som forligskredsen kan anvende. Direktivet sætter rammer. Indebærer de, at vi ikke kan sige i Danmark, at enhver operatør skal levere til hele Danmark?

**Transport- og energiministeren** sagde, at regeringens holdning er tilkendegivet i forhandlingsoplægget, som taler om, at forslaget ikke må indebære begrænsninger i medlemsstaternes mulighed for at tilrettelægge en national postservice, som tilfredsstiller brugernes behov, og det skal ske på en gennemsigtig måde, herunder at der ikke opstår ulige konkurrencevilkår.

**Anne Grete Holmsgaard** mente, hun havde fået uklare svar fra transport- og energiministeren, og gik derfor imod regeringens forhandlingsoplæg.

## 2. Europæiske Satellit Radionavigations Programmer

### a) Galileo

KOM (2007) 0261, KOM (2006) 0261, KOM (2006) 0351, KOM (2006) 0272

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 30)

Udvalgsmødereferater:

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

Alm. del (06) – bilag 264, side 983 (behandlet i EEU 16/3-07)

Alm. del (06) – bilag 114, side 588 (behandlet i EEU 8/12-06)

(041) side 334 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 3/12-04)

(03) side 1143 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 4/6-04)

(012) side 362 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 1/3-02)

(00) side 738 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 5/12-00)

(98) side 1931 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 11/6-99)

**Transport- og energiministeren:** Jeg henviser til samlenotatet, hvor indholdet af en ny meddelelse fra Kommissionen kort er beskrevet, herunder et finansieringsbehov på 3,4 mia. euro, ligesom hovedelementerne i et nyt ændringsforslag til forordning om gennemførelse af satellitprogrammerne er nævnt.

Materialet er Kommissionens reaktion på transportministrenes anmodning fra samlingen den 8. juni 2007, hvor man vedtog en resolution.

Af samlenotatet fremgår også, at programmerne for satellitnavigation omfatter dels det meget velkendte Galileo-program, dels et mindre program,

der hedder EGNOS, som er en forløber for Galileo.

EGNOS gør eksisterende GPS-signaler væsentligt mere præcise og vil ifølge planen fungere fra 2009, mens det verdensomspændende navigationsprogram Galileo skulle kunne være på plads i 2013 ifølge Kommissionens seneste meldinger.

Materialet fra Kommissionen er kommet så tæt på rådsmødet, at det reelt ikke har været muligt at substansdrøfte det i Coreper eller i rådsarbejdsgruppen.

Forventningen til rådsmødet den 2. oktober er derfor, at Kommissionen vil præsentere sin meddelelse. Herefter forventes Rådet – muligvis i et sæt konklusioner – at tilkendegive, at Kommissionens materiale udgør en passende basis for det videre arbejde. Det vil sige indgående analyse af materialet og drøftelser både i transportregi og i økofinregi.

Fra dansk side agter vi under rådsmødet at notere os Kommissionens præsentation, og vi agter ligeledes at tilkendegive, at Kommissionens materiale udgør en passende basis for det videre arbejde.

Skulle der under rådsmødet finde en egentlig debat sted, vil eventuelle danske debatindlæg holde sig inden for rammerne af de forhandlingsoplæg, som der ikke har kunnet konstateres flertal imod her i udvalget. Det gælder i særlig grad forhandlingsoplægget fra mødet den 1. juni i år, hvor der bl.a. var fokus på en restriktiv og ansvarlig økonomisk tilgang, ligesom der var fokus på at arbejde for at friholde forskningspolitikken som finansieringskilde.

En endelig integreret beslutning om de europæiske satellitprogrammer vil først ske senere på året.

Der vil i nær fremtid blive oversendt nærheds- og grundnotater om Kommissionens materiale.

**Anne Grete Holmsgaard** pegede på, at der er lagt op til, at man bl.a. tager pengene fra et område, der hedder ”administration af naturlige ressourcer”, som ligger under landbrugsordningen. Hun spurgte, hvad det er, man vil fjerne, idet hun ikke havde noget imod at reducere den egentlige landbrugsstøtte, men ville gå imod det, hvis det gik ud over naturen.

Man vil også tage nogle af pengene fra forskningen, men det forstod hun, at transport- og energiministeren ville argumentere imod, hvilket hun sandelig håbede.

Anne Grete Holmsgaard gjorde opmærksom på, at SF ikke står bag mandatet fra juni, idet partiet gerne ville have, at man skulle foretage en fornyet vurdering af, om der overhovedet er brug for Galileo i den nuværende situation – i lyset af at der ikke er nogen private virksomheder, der vil være med.

**Lone Dybkjær** stod ikke bag regeringen med hensyn til Galileo og



mente, man var i færd med at smide gode penge efter dårlige. Hun syntes stadig, Galileo var en rigtig dum idé. Hun stillede spørgsmålstegn ved, om vi overhovedet har brug for Galileo.

Hun opfattede det, der stod om administrationen af naturlige ressourcer, som en omskrivning for, at man ville skære i landbrugsordningerne generelt, og så var det OK, men hvis det er naturen, det går ud over, er det en helt anden snak. Derfor ville hun gerne have uddybet, hvad det betød.

**Transport- og energiministeren** svarede Anne Grete Holmsgaard, at det materiale, vi har at analysere på nu med henblik på at få fastslået, hvad den danske holdning skal være til Galileo, vil blive vurderet i et samarbejde med Finansministeriet, som er ansvarligt for den danske del af EU-budgettet. Derfor kunne han ikke komme nærmere ind på dette spørgsmål.

Transport- og energiministeren svarede Lone Dybkjær, at det nuværende satellitnavigationssystem, GPS, er et amerikansk system, som kvit og frit stilles til rådighed, men det er ikke præcist nok i alle situationer, og vi er afhængig af amerikanerne. Med Galileo får Europa sit eget satellitnavigationssystem. Så udover et det giver lidt mere præcise signaler, er der også taget hensyn til forsyningsikkerheden.

**Svend Auken** sagde, at Socialdemokraterne som det eneste oppositionsparti står bag regeringen med hensyn til Galileo. Det gør man af sikkerhedsmæssige grunde og for at der overhovedet skal være konkurrence. Det er ikke tilfredsstillende, at noget, der er så vitalt for alle, er underlagt det amerikanske militær, således at det er Pentagon, der bestemmer. Hertil kommer, at Europa har brug for at demonstrere evnen til at arbejde sammen. Derfor ville det være uheldigt at opgive projektet. Svend Auken tilføjede dog, at forhistorien ikke var hyggelig, så han var fuld af forståelse for kritikken.

**Anne Grete Holmsgaard** bad om at få et notat om, hvor man vil tage pengene til Galileo fra.

Hun mindede om, at det, SF og Det Radikale Venstre havde foreslået i juni, var, at man gik tilbage til Kommissionen og sagde, at det var ikke bare et spørgsmål om at finde pengene; man skulle også have en analyse af, hvad behovet er i dag. For hende var det et nyt synspunkt at høre fra den nuværende regering, at vi gør det for at blive uafhængige af USA. Det andet argument, transport- og energiministeren havde nævnt, var, at vi ville kunne få nogle mere nøjagtige målinger. Det ville hun gerne have præciseret, idet hun henviste til, at alle sådanne systemer er under udvikling og bliver bedre og bedre. Hvilken merværdi regner man med at få ud af Galileo?

**Lone Dybkjær** tilsluttede sig Anne Grete Holmsgaards synspunkter.

**Transport- og energiministeren** ville snarest muligt oversende et grundnotat om Kommissionens forslag, som også ville omfatte de økonomiske

NOT

aspekter.

## b) EGNOS

### - *Præsentation af Kommissionens meddelelse og meningsudveksling*

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 33)

**Transport- og energiministeren** nævnte dette punkt ovenfor under dagsordens punkt 2 a.

## FO 3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en trafiksikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur - *General tilgang*

KOM (2006) 0569

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 36)

KOM (2006) 0569 – bilag 2 (grundnotat af 23/11-06)

Udvalgsmodereferater:

Alm. del (06) - bilag 114, side 600 (senest behandlet i EEU 8/12-06 under punktet ”siden sidst”)

**Transport- og energiministeren:** For så vidt angår dagsordenspunkt 3 om en trafiksikkerhedsplan for den europæiske vejinfrastruktur er baggrunden for Kommissionens forslag en målsætning om at få et fælles højt sikkerhedsniveau på det overordnede europæiske vejnet.

Det foreslås, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til forskellige former for trafiksikkerhedsindsatser før, under og efter vejanlæg etableres og ved rutinemæssige eftersyn.

Det drejer sig bl.a. om:

1) Trafiksikkerhedsvurderinger, som er en analyse af den trafikikkerhedsmæssige virkning af nye anlægsprojekter og større ændringer af eksisterende anlæg.

2) Trafiksikkerhedsrevisioner, som er et detaljeret, systematisk og teknisk sikkerhedstjek af vejprojekter, der dækker alle stadier fra planlægning til det færdige projekt.

Og 3) trafikikkerhedsinspektioner, som er en regelmæssig trafikikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.

Flere af de i forslaget angivne teknikker anvendes allerede i Danmark. Danmark finder det positivt, at man med disse retningslinjer vil hjælpe lande, der endnu ikke arbejder med eksempelvis trafikikkerhedsrevision eller sortplet bekæmpelse.

Danmark kan støtte forslaget i sin nuværende form, hvor der er taget

hensyn tidligere danske forbehold vedrørende forslaget detaljeringsgrad.

FO

På den baggrund er mit forhandlingsoplæg til Europaudvalget, at man fra dansk side støtter det foreliggende forslag.

**Svend Auken** syntes, forslaget var fænomenalt godt, og han oplevede også, at transport- og energiministeren var glad for det. Dog blev han bekymret, når man i indstillingen skriver, at trafiksikkerhedsplanen især vil være til fordel for andre lande. Han mente bestemt, at den også kan føre til en højnelse af beskyttelsen i Danmark, hvor vi kan trænge til en ansporing, idet man har set en brat stigning i antallet af alvorlige trafikulykker. Efter mange års fald går det nu den gale vej, og Danmark er det land i Europa, der har den kraftigste stigning i antallet af dødsfald i trafikken. Svend Auken syntes, det var en fremragende idé, at man indtænker trafiksikkerheden i sine trafikanlæg, og at man også foretager en løbende overvågning af trafiksikkerheden.

**Anne Grete Holmsgaard** spurgte, om vi slet ikke skal gøre noget for at forbedre trafiksikkerheden. Er det kun de andre lande?

**Jørgen Arbo-Bæhr** betegnede regeringens skriftlige svar på spørgsmålet om, hvorvidt nærhedsprincippet var overholdt, som et ”god dag mand økseskaft” svar, og kunne godt tænke sig et lidt mere seriøst svar, der forholdt sig til, at trafikudvalget i Europa-Parlamentet ikke mente, nærhedsprincippet var overholdt.

**Morten Messerschmidt** undrede sig over, at transport- og energiministeren slet ikke havde forholdt sig til, at Europa-Parlamentets trafikudvalg udtrykker bekymring for, om subsidiaritetsprincippet er overholdt. Hvorfor vurderer regeringen, at medlemsstaterne ikke selv er i stand til at foretage reguleringen? Han ville ikke bryde sig om en EU-regulering, hvis den blev et incitament til at få mindre trafiksikkerhed.

**Lone Dybkjær** spurgte, hvordan det står til med trafiksikkerheden på ”de andre veje” – altså de veje, som ikke hører til det overordnede europæiske vejnet.

**Charlotte Antonsen** syntes, det var glimrende, at EU tager fat på trafiksikkerheden på det overordnede europæiske vejnet, men ville finde det lidt ejendommeligt, hvis EU skulle blande sig i trafiksikkerheden på vore grusveje.

I samlenotatet står der, at Danmark er et foregangsland på området. Så er det ikke så mærkeligt, at man vil opleve, at noget af det, der foreslås, har vi allerede gjort. Vi skal glæde os over, at de andre lande også får mulighed for at få mere trafiksikre veje. Charlotte Antonsen tilføjede, at alene det, at man taget emnet op i Europa, kan give inspiration.

**Transport- og energiministeren** sagde til Svend Auken, at han håbede ikke, man havde forstået det, der var skrevet, sådan, at vi mente, vi ikke

kunne lære noget af andre lande. Selvfølgelig kan vi lære af andre lande. Men nogle af de teknikker, der omtales i forslaget, bruges allerede i Danmark.

Han svarede Jørgen Arbo-Bæhr, at vi mener faktisk, at trafikikkerhed også er europæisk anliggende. Der skal være en balance mellem det europæiske og det nationale, og han mente egentlig, der var fundet en god balance.

Han forsikrede Morten Messerschmidt om, at det danske niveau ikke bliver reguleret ned.

Transport- og energiministeren svarede Lone Dybkjær på spørgsmålet om trafikikkerheden på ”de andre veje”, at det var et nationalt dansk anliggende, idet det foreliggende forslag kun drejer sig om det overordnede europæiske vejnet.

Han var enig med Charlotte Antonsen i, at Danmark er et foregangsland hvad angår trafikikkerhed.

**Svend Auken** lagde vægt på, at man formaliserer samarbejdet om trafikikkerhed, fordi erfaringerne med miljøkonsekvensvurderingerne faktisk er meget positive. Selvfølgelig skal sikkerheden ikke kun gælde på det overordnede net, men også på andre relevante vejstrækninger.

**Jørgen Arbo-Bæhr** var klar over, at trafikikkerheden både var et nationalt og et europæisk anliggende, men når udvalget i Europa-Parlamentet sagde, at direktivet var i modstrid med nærhedsprincippet, kunne regeringen ikke ignorere det og være ligeglad. Han tilføjede, at Kommissionen er ligeglad med nærhedsprincippet, men han troede, den danske regering tog det mere alvorligt.

**Lone Dybkjær** sagde, at der var en risiko for, at man kun fokuserer på TEN – altså det overordnede europæiske vejnet – og glemmer trafikikkerheden på de andre veje. Hun pegede på, at vi som danskere også har en selvstændig interesse i, at vejnettet i de andre lande også er sikkert på de andre veje. Derfor opfordrede hun transport- og energiministeren til at sige på råds-mødet: ”Vi må ikke glemme, at der også er trafikikkerhedsproblemer på de andre veje.”

**Morten Messerschmidt** gentog sit spørgsmål om regeringens holdning til subsidiaritetsprincippet og ville gerne vide, på hvilke områder transport- og energiministeren ikke mener, trafikikkerheden kan klares af medlemslandene selv.

Deler transport- og energiministeren den grænseoverskridende definition, som Lone Dybkjær tilsyneladende anvender, når hun taler om, at EU må sikre trafikikkerheden alle de steder, hvor danskerne rejser? Han tilføjede, at det ville åbne op for, at EU fik uindskrænkede muligheder for at regulere overalt, idet han mente, der var danske rejsende overalt i Europa.

**Charlotte Antonsen** syntes, det var godt, at man som europæer kunne

benytte sig af de grænseoverskridende ruter, som går gennem Europa. Det mente hun helt klart er noget, der må sikres af EU, og altså er forslaget i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Man skal tage hensyn til sikkerheden, når man anlægger veje.

**Lone Dybkjær** advarede transport- og energiministeren mod at acceptere Morten Messerschmidt udlægning af, hvad hun have sagt. Hun sagde ikke, at der skulle være EU-regulering af andre veje, men bad transport- og energiministeren sige, at det, at vi regulerer på TEN-nettet, ikke må betyde, at der ikke også kigges på trafiksikkerheden på de andre veje.

**Transport- og energiministeren** svarede Morten Messerschmidt, at regeringen mener, trafiksikkerhed er et europæisk anliggende. Der skal være en balance mellem den nationale regulering og EU-reguleringen, og regeringen finder, at der er fundet en fornuftig balance.

Det danske niveau reguleres altså ikke ned.

Transport- og energiministeren var enig med Lone Dybkjær i, at det er lige katastrofalt, om der er usikkerhed på en TEN-vej eller en anden vej. Han ville meget gerne gøre opmærksom på, at også de lokale veje er et væsentligt område.

**Jørgen Arbo-Bæhr** gjorde opmærksom på, at det er ufatteligt sjældent, der i EU er diskussion om subsidiaritetsprincippet. Domstolen afviser at tage stilling til det, idet den siger, det er et politisk spørgsmål. Derfor syntes han, det var sløvt, at den danske regering ikke følger op på, hvad der siges fra Europa-Parlamentet. Man må i det mindste tage det, der siges fra Europa-Parlamentet, alvorligt, og tage stilling til det.

Enhedslisten kan ikke gå med til regeringens forhandlingsoplæg.

#### **4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem - *General tilgang***

KOM (2006) 0783

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 44)

KOM (2006) 0783 – bilag 2 (grundnotat af 30/1-07)

Udvalgsmødereferater:

Alm. del (06) – bilag 380, side 1396 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 1/6-07)

Alm. del (06) – bilag 264, side 996 (behandlet i EEU 16/3-07 under punktet ”siden sidst”)

**Transport- og energiministeren:** Der er tale om to meget tekniske jernbaneforslag, som blev forelagt i Europaudvalget forud for sidste rådsmøde til forhandlingsoplæg.

Forslagene indgår i et bredere initiativ, der sigter på at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet.

Direktiverne om interoperabilitet skrives sammen i et fælles direktiv med henblik på regelforenkling.

Sikkerhedsdirektivet fastsætter nye regler om vedligeholdelse af rullende materiel. Disse regler giver mulighed for, at vedligehold kan ske ved tredjepart certificeret ved Trafikstyrelsen. Dette ændrer dog ikke ved den grundlæggende ansvarsfordeling i sikkerhedsdirektivet.

Det vil sige, at det er jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, der har ansvar for henholdsvis det rullende materiel og infrastruktur inklusive vedligeholdet heraf.

På rådsmødet ventes der opnået en generel indstilling. Regeringen støtter forslagene og den regelforenkling, der ligger heri.

**Lone Dybkjær** syntes, transport- og energiministeren sagde to ting, som ikke harmonerer med hinanden. På den ene side siger han, at vi ikke kan risikere, at der kommer materiel på de danske jernbaner, som vi ikke har haft tid til at kontrollere. På den anden side går han imod kontrolforanstaltninger. Det er i orden at kræve regelforenkling. Hun mente, interoperabilitet må betyde, at man kan køre med de samme jernbanevogne overalt i Europa. Hvis man skal have mere jernbanetraffic, er det selvfølgelig fuldstændigt afgørende, at der er interoperabilitet på jernbanenettet.

**Charlotte Antonsen** erklærede sig fuldstændig enig med Lone Dybkjær med hensyn til interoperabilitet og mente, at når det var så dyrt at benytte sig af togene, hang det sammen med, at der ikke var tale om interoperabilitet.

**Transport- og energiministeren** sagde, at det var et led i interoperabiliteten, at der fastlægges parametre for gensidig anerkendelse af det rullende materiel. Det vil sige, at rullende materiel, som er godkendt i et land, automatisk også godkendes i et andet land. Vi er helt generelt tilhængere af at styrke interoperabiliteten.

## **5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet**

### **- *General tilgang***

KOM (2006) 0784

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 48)

KOM (2006) 0784 – bilag 3 (supplerende grundnotat af 14/2-07)

KOM (2006) 0784 – bilag 2 (grundnotat af 30/1-07)

Udvalgsmødereferater:

Alm. del (06) – bilag 380, side 1398 FO (forhandlingsoplæg forelagt EUU 1/6-07)

**Transport- og energiministeren** nævnte punktet ovenfor under dagsordenens punkt 4.

## 6. Relationer med tredjelande

### a) ICAO: Konklusioner fra den 36. forsamling

- *Information fra formandskabet og Kommissionen*

### b) Luftfartsaftale med Canada

- *Vedtagelse*

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 52)

**Transport- og energiministeren:** På rådsmødet vil formandskabet og Kommissionen orientere om resultaterne af den 36. generalforsamling i den internationale luftfartsorganisation ICAO. Generalforsamlingen afholdes i Montreal her i de sidste ti dage af september.

Det vigtigste emne er spørgsmålet om begrænsning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra luftfartøjer. På sidste transportrådsmøde vedtog man et sæt konklusioner om, hvordan EU-medlemslandene skulle forholde sig på ICAO-konferencen i dette spørgsmål.

Linjen var, at EU-landene ville arbejde for, at ICAO i videst muligt omfang efterlever det ansvar, som følger af Kyoto-protokollen, således at der findes en global løsning på spørgsmålet om luftfartens CO<sub>2</sub>-emissioner. Herunder skulle man gøre, hvad man kunne, for at sikre, at ICAO engagerer sig i at fremme og udvikle anvendelsen af handel med emissioner i international luftfart. Hvis det viste sig, at det ikke var muligt at nå videre på konferencen, ville EU's medlemslande være rede til at forbeholde sig deres stilling for at holde alle muligheder åbne på dette vigtige område.

EU-Kommissionen har jo som bekendt fremsat forslag til direktiv om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning for CO<sub>2</sub>. Dette forslag behandles for tiden af miljøministrene.

Generalforsamlingen i Montreal slutter først i dag, fredag. Men ifølge de allerseneste informationer derovrefra bliver resultatet på dette område negativt og ærgerligt for Europa. Stort set alle andre lande i verden vil således kun åbne mulighed for, at der indføres handel med flyemissioner, hvis de lande, hvis fly berøres af systemet, er enige herom. Det betyder kort sagt, at EU ikke vil kunne indføre en eventuel kvotehandelsordning, der også skal omfatte tredjelandes luftfartøjer, som flyver til og fra EU, medmindre det pågældende tredjeland er indforstået. Og det er der desværre ingen tredjelande, som er – hverken de andre store ilande eller de mange ulande.

Det ser derfor ud til, at EU og de øvrige lande i Europa bliver nødt til at tage forbehold over for de resolutioner om flyemissioner, som ICAO-generalforsamlingen vedtager, og samtidig vil man afgive en erklæring om skuffelse over denne meget beklagelige udvikling.

På det forestående rådsmøde vil formandskabet og Kommissionen ori-

entere om ICAO-konferencens resultater, og Danmark vil kunne tage denne orientering til efterretning.

Derefter kan EU tage bestik af situationen og se, hvordan man kan komme videre på dette vigtige område. Begivenhederne i Montreal tegner desværre et mørkt billede.

Rådet ventes endvidere at vedtage et forslag fra Kommissionen om at åbne forhandlinger om en luftfartsaftale med Canada. Hensigten er at inkorporere Canada i et fælles luftfartsområde, så denne aftale gradvis vil kunne erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Canada. Danmark vil kunne tilslutte sig, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger med Canada på basis af forhandlingsdirektiver i den form, der kan opnås flertal for.

**Svend Auken** erklærede sig 100 procent enig med transport- og energiministeren i det, han sagde om ICAO. Han betegnede det som utroligt, at et land som USA havde sat sig i spidsen for bekæmpelse af EU's forsøg på at få luftfart indføjet klimadiskussionerne. Nok står luftfarten samlet set kun for 2-3 pct. af CO<sub>2</sub>-udslippet, men den står for næsten 9 pct. af klimabelastningen, fordi den udleder CO<sub>2</sub> så højt oppe i atmosfæren, at atmosfærens mulighed for at "ekspedere" det er ringere.

**Transport- og energiministeren** henviste til, at vi i 2009 skal have en klimakonference i København. Her skal vi stille os ambitiøse mål, men vi bliver nødt til at få amerikanerne med, også af hensyn til lande som Kina og Indien.

## **7. Meddelelse fra Kommissionen om handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne - Vedtagelse af rådskonklusioner**

KOM (2006) 0819

Rådsmøde 2821 – bilag 2 (samlenotat side 54)

KOM (2006) 0819 – bilag 1 (grundnotat af 15/3-07)

**Transport- og energiministeren:** Sidste punkt, som jeg vil nævne til orientering, er dagsordenpunkt 7, som er en meddelelse fra Kommissionen om en handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne.

Af meddelelsen fremgår det, at den fortsatte vækst i lufttrafikken gør det nødvendigt at overveje, hvordan man i fremtiden vil sikre den nødvendige kapacitet i lufthavnene.

Kommissionen foreslår en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet samt udvikling og implementering af omkostningseffektive teknologiske løsninger.

På rådsmødet ventes der vedtaget rådskonklusioner, hvori Rådet aner-



kender Kommissionens ønske om at bidrage til en bredere erfaringsudveksling mellem medlemslandene, men samtidig står fast på, at lufthavnskapacitet ikke bør være EU-reguleret.

Danmark kan støtte rådskonklusionerne.

**Svend Auken** sagde ironisk, at EU yder en konstruktiv indsats i retning af at få folk til at tage toget i stedet for at flyve gennem sine regler om, at man kun kan medbringe tandpasta i gennemsigtige plasticposer, at man skal tage livremmen af ved sikkerhedstjek samt kropsvisitation af 80-årige.

Han slog til lyd for, at man fik indføjet noget om støtte til udbygning af hurtige jernbaneforbindelser som alternativ til lufttrafik, idet al erfaring viser, at hvis man får en hurtig og velfungerende jernbaneforbindelse, så er det noget, folk foretrækker.

**Lone Dybkjær** mente ikke, det havde vist sig, at folk ikke ville flyve mere, men der var en stigende irritation over, at det er blevet så besværligt at flyve. Derfor rejste hun spørgsmålet, om man ikke, når lufthavnene skulle diskuteres i bred almindelighed, kunne sige: ”I øvrigt mener jeg, at de åndssvage sikkerhedsregler skal have en anden udformning.” De tåbeligheder, der er i det nuværende system, er ødelæggende for tilliden til EU.

**Transport- og energiministeren** sagde til Svend Auken, at han også meget med sin vilje havde måttet tage livremmen af i lufthavne.

I anledning af det, Svend Auken foreslog om, at man sagde noget om jernbaner, sagde transport- og energiministeren helt generelt, at han ville vente på Infrastrukturkommissionen, før han lagde sig fast på, hvordan vi skal udbygge de danske jernbaner. Han tilføjede, at regeringen allerede er i gang med en stor renovering af det eksisterende jernbanenet, sådan at vi kan holde eller endda øge hastigheden. Dermed vil det også blive mere attraktivt at tage bilen. I øvrigt drejede rådskonklusionerne sig om luftfart, ikke om jernbaner, tilføjede transport- og energiministeren.

**Svend Auken** mente, transport- og energiministeren havde misforstået, hvad han sagde med hensyn til rådskonklusionerne på området. Det er rigtigt, at de handler om lufthavne, men Svend Auken ville gerne have, at ministeren arbejdede for, at der også kommer til at stå noget om, at det eneste alternativ, man havde til lufttrafik, var hurtige og velfungerende jernbaneforbindelser.

**Transport- og energiministeren** lovede Svend Auken at sige det om jernbanerne, hvis der blev lejlighed til det i diskussionen om lufthavne.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg. For så vidt angår dagsordenens punkt 1 om liberalisering af posttjenester havde Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og

Enhedslisten tilkendegivet, at de gik imod forhandlingsoplægget. For så vidt angår dagsordenens punkt 5 om trafikikkerhedsplanen havde Dansk Folkeparti og Enhedslisten sagt nej til forhandlingsoplægget.