

TRANSPORT- OG ENERGIMINISTERIET  
JUSTITSMINISTERIET

J.nr. 121- 4  
juni 2005

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27. - 28. juni 2005

Samlenotat:

Dagsordenspunkt 3: Forslag til direktiv om kørekort, KOM(2003) 621. ....	2
Dagsordenspunkt 4:Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143.....	3
Dagsordenspunkt 5: Meddelelse fra Kommissionen: Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden: halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave, KOM(2004) 143...7	
Dagsordenspunkt 6: Eksterne relationer på luftfartens område: .....	8
Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere, KOM(2004) 473.....	11
Dagsordenspunkt 8: Forslag til beslutning om retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet, KOM(2003) 742.....	18
Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om energieffektivitet i slutanvendelserne og om energitjenester, KOM(2003) 739.....	25
Dagsordenspunkt 10: Meddelelse fra Kommissionen: Grønbog om energieffektivitet.....	31
Dagsordenspunkt 11: Internationale relationer på energiområdet .....	32

**Dagsordenspunkt 3: Forslag til direktiv om kørekort, KOM(2003) 621.**

Bidrag fra Justitsministeriet kommer senere.

## **Dagsordenspunkt 4:Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143.**

*Revideret notat.*

*Resumé.*

*Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser.*

*Forslaget indeholder krav vedrørende: Jernbanevirksomhederne erstatningsansvar i forhold til passagerne ved eventuelle ulykker, aflysninger og forsinkelser, informationsniveauet til passagerne før, under og efter rejsen og herunder også jernbanevirksomhedernes forpligtigelse til at varetage salg af billetter til internationale rejser, handicaptilgængeligheden samt oprettelse af et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for fire overordnede områder:

*Erstatningsansvar:* Kommissionen har foreslået objektivt erstatningsansvar i den første version af forslaget. Jernbanevirksomhederne gøres erstatningspligtig over for passagerne ved ulykker, der medfører skader eller død. Forsikringsdækningen skal være på minimum 310.000 EUR pr. passager. Jernbanevirksomhederne gøres samtidig erstatningspligtig over for beskadiget bagage.

*Kompensation.* Ved forsinkelser i ankomsttidspunktet, som overskrider en time eller ved forsinkelser, der medfører, at passageren ikke når et korresponderende tog, er jernbanevirksomheden pligtig til at yde enten økonomisk kompensation og/eller refundere passagerens udgifter til kost og logi frem til næste korresponderende tog. Sidstnævnte gælder dog ikke såfremt årsagen til forsinkelsen skyldes forhold, som operatøren ikke kunne have forudset eller forhindret.

*Informationsniveau:* Jernbanevirksomhederne skal på forlangende inden rejsen levere information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal herunder også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden bl.a. informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren bl.a. oplyse om klagevejledning. Jernbanevirksomhederne skal generelt sikre, at offentligheden informeres om aflysninger af internationale tog.

*Handicaptilgængelighed:* Standarder for handicapservice er en væsentlig del af forordningsforslaget. En af bestemmelserne fastlægger, at stationsforvalteren skal sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning for bevægelseshæmmede. Assistancen skal bestilles minimum 24 timer før assistancen behøves.

*Implementering af forordningen:* Hvert medlemsland skal nedsætte et organ, der sikrer implementeringen af forordningen. Organet skal informere om egne beslutningsprocesser og -principper til de øvrige medlemslande for at fremme koordinationen af beslutningsprocessen. Organet skal fungere som klageinstans for passagerer og det skal være uafhængigt af bl.a. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget berører følgende gældende dansk ret:

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003.
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vurderes ikke at indeholde bestemmelser, der er i konflikt med gældende dansk ret, men der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Der vil således skulle foretages ændringer i Lov om jernbanevirksomhed m.v. og bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

*Institutioner, virksomheder og organisationer:*

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, DanmarksTransport-Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB henviser til ”Charter on Rail Passenger Services”, som er udarbejdet efter kommissionen i 2001 offentliggjorde sin hvidbog om transport ”Europæisk transport politik for 2010, Tid til beslutning”. De europæiske jernbanevirksomheder arbejder i øjeblikket på at gøre charteret operationelt, og forventer at indføre det med det internationale køreplanskifte i december 2004.

DSB mener grundlæggende, at chartret imødekommer kravene som Kommissionen anbefalede i 2001, og finder derfor, at yderligere initiativer på området bør afvente erfaringerne, der kan gøres på grundlag af dette charter.

Udover denne generelle bemærkning har DSB følgende konkrete bemærkninger til forslaget til forordning.

Det er uklart præcist hvilke rejser forslaget til forordningen omfatter, og der er samtidigt ikke taget stilling til håndteringen af rejser, hvor en del af rejsen køres på kontrakt som public-service. Sidstnævnte gælder for hovedparten af den internationale trafik, der køres i Danmark.

Forordningen tager ikke stilling til sondringen mellem konsekutive operatører og samarbejdende operatører. Som led i liberaliseringen af markedet har CIT/CIV arbejdet intenst med denne sondring, og som også vurderes nødvendig at arbejde med her.

DSB betragter det som en mangel, at jernbaneselskabernes forpligtelse ikke er begrænset yderligere end blot ved naturkatastrofer. Bombetrusler, strejker, påkørsler eller tilsvarende forhold bør også inkluderes.

Principperne for fordeling af ansvar mellem operatørerne ved forsinkelser vurderes ikke at være klare.

Forordningens forslag om ”consequential damage” vurderes at være meget vidtgående og mangler afgrænsning mht. såvel ansvar som erstatningsstørrelse. DSB anfører, at princippet om ”consequential damage” normalt ikke optræder i forbrugerbeskyttelse (fx er leverandøren af et køleskab ikke erstatningspligtig over for de varer, der er beskadiget som følge af en defekt ved køleskabet).

Forordningen indeholder forslag om, at operatører skal stille deres salgs-, informations- og reservatiónssystem til rådighed for andre jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår og til marginalomkostningen ved en enkelt transaktion. DSB anfører, at prisen skal fastsættes som en del af de samlede omkostninger ved hele systemet, samt at jernbanevirksomhederne som en del af deres profilering og markedsføring skal have mulighed for at holde en selvstændig profil på dette område.

Afslutningsvis peger DSB på, at forordningen i sit omfang kan have konkurrenceforvridende konsekvenser da lignende bestemmelser ikke findes på busområdet samt, at regelsættet skønnes mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og andre konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at indebære statsfinansielle konsekvenser.

Forbrugerne sikres med forslaget bedre rettigheder. De forbedrede forhold forventes at have en positiv effekt på antallet af passagerer i den internationale togtrafik. Med en ændret demografisk fordeling i de europæiske lande med en voksende andel af ældre i befolkningen skønnes toget på sigt at blive et attraktivt befordringsmiddel som alternativ til tog, bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til

traktivt befordringsmiddel som alternativ til tog, bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til og fra Danmark er meget beskedent forventes forslaget ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at da forslaget sigter mod at forbedre passagernes rettigheder og det generelle serviceniveau i den internationale togtrafik, skønnes medlemslandene ikke i stand til i tilstrækkeligt omfang at sikre gennemførelse af sådanne regler. Behovet for koordination i den internationale passagertogtrafik understøtter nødvendigheden af at reglerne gennemføres på Fællesskabsplan.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet, idet en forbedring af passagerernes rettigheder i international passagertogtrafik bedst sikres på fællesskabsplan..

## **6. Forhandlingssituationen**

Kommissionen præsenterede forslaget som en del af jernbanepakke 3 på et møde i Rådet den 9. marts 2004. Der var på det tidspunkt ikke specifikke bemærkninger til forslaget.

Forslaget blev senest drøftet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005, hvor Rådet havde en drøftelse af forslaget på baggrund af tre spørgsmål fra formandskabet. Drøftelsen vedrørte forholdet mellem forordningsforslaget og reglerne fra konventionen om international jernbanebefordring (COTIF), anvendelsesområdet og jernbaneselskabernes samarbejde, samt jernbaneselskabernes ansvar. Formandskabet har ikke draget nogle konklusioner af drøftelsen.

På det kommende Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 forventes formandskabet at afgive en statusrapport for arbejdet med forslaget.

## **7. Dansk Holdning**

Fra dansk side finder man umiddelbart, at en forbedring af passagerrettighederne generelt er et positivt tiltag, som Danmark kan støtte.

Danmark bør som udgangspunkt generelt arbejde for en præcisering af forslaget, samt af forholdet mellem forslaget og de eksisterende internationale regelsæt. Forslagets relation til de eksisterende regelsæt på området synes ikke på nuværende tidspunkt tilstrækkeligt afklaret.

## **8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.**

Forslaget er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2004 og 15. april 2005 til orientering.

**Dagsordenspunkt 5: Meddelelse fra Kommissionen: Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden: halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave, KOM(2004) 143.**

Følger senere fra Justitsministeriet.

## Dagsordenspunkt 6: Eksterne relationer på luftfartens område:

- a) **Meddelelse fra Kommissionen: Udvikling af dagsordenen for Fællesskabets eksterne luftfartspolitik**
- b) **Forslag til Rådsbeslutninger om underskrivelse og foreløbig anvendelse henh. indgåelse af aftalen mellem Fællesskabet og Chile om visse aspekter af lufttrafik**
- c) **Forhandlinger mellem EU og USA om en aftale vedrørende lufttransport**

*Resumé: Der er siden 2002 udviklet et nyt "regime" for medlemslandenes luftfartsrelationer til tredjelande. Kommissionen orienterer i en meddelelse om, hvordan den forestiller sig gennemført en liberalisering af luftfartsrelationerne til relevante tredjelande, og Rådet forbereder et sæt konklusioner som reaktion herpå. Kommissionen har forhandlet en "horisontal" aftale med Chile, som er den første af denne type, og foreslår Rådet at godkende aftalen. Hvad angår USA, har der siden juni 2004 været pause i forhandlingerne om etablering af et åbent luftfartsområde, men disse ventes genoptaget inden længe.*

### 1. Baggrund og indhold

#### Ad a): Meddelelse fra Kommissionen: Udvikling af dagsordenen for Fællesskabets eksterne luftfartspolitik

Efter EF-Domstolens dom i 2002 om uforeneligheden af medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med Traktaten er der udviklet et nyt "regime" for medlemslandenes og Fællesskabets luftfartsrelationer til tredjelande.

På denne baggrund fremsendte Kommissionen den 11. marts 2005 en meddelelse om udvikling af dagsordenen for Fællesskabets eksterne luftfartspolitik.

Heri redegør Kommissionen for baggrunden for det nye "regime" for luftfartsrelationerne til tredjelande. Det nævnes, at det vil være i Fællesskabets interesse at få gennemført en liberalisering af disse relationer. Dette bør dog ske i faser, baseret på en pragmatisk og realistisk vurdering af interesser og muligheder.

Der bør efter Kommissionens opfattelse i første omgang etableres et fælles luftfartsområde med nabolande syd og øst for Unionen med henblik på at opnå et højt niveau af erhvervsmæssig og lovgivningsmæssig integration for luftfarten. Der er her bl.a. tale om lande på Balkan og lande ved Middelhavet og om lande i den tidligere Sovjetunion. Andre samarbejdsformer bør udvikles med vigtige lande i Asien som Kina, Indien, Japan og Sydkorea med henblik på at fremme europæiske luftfartsinteresser, sikre fair konkurrence og tilskynde til reformer og modernisering af international civil luftfart. Også i andre verdensdele er der lande, som det vil være af interesse at gennemføre Fællesskabsforhandlinger med.

Hvad specielt angår Rusland og Kina, har Kommissionen fremsat forslag til Rådet om at få tildelt mandater til at føre forhandlinger på Fællesskabets vegne om indgåelse af luftfartsaftaler.

På Rådsmødet den 21. april 2005 præsenterede Kommissionen meddelelsen om Fællesskabets eksterne luftfartspolitik, herunder specielt luftfartspolitikken over for Kina og luftfartspolitikken over for Rusland.

Herefter har Rådet arbejdet med udformning af et sæt konklusioner som reaktion på Kommissionens meddelelse. Medlemsstaterne vil kunne tilslutte sig disse på det forestående Rådsmøde, idet Kommissionen samtidig vil kunne give dem sin tilslutning. Det er hensigten, at konklusionerne derefter skal offentliggøres i EU-Tidende.



I konklusionerne byder Rådet Kommissionens meddelelse velkommen og understreger, at medlemsstater og Fællesskabet har komplementære roller med hensyn til luftfartsforhandlinger med tredjelande. Det bilaterale aftalesystem vil i nogen tid endnu udgøre det principielle grundlag herfor, men i lyset af "open skies"-dommen fra 2002 skal aftalerne bringes i overensstemmelse med Traktaten, idet alle til rådighed stående midler skal tages i anvendelse for at undgå afbrydelser i de bilaterale arrangementer.

Rådet hilser velkommen, at der er sket store fremskridt i forhandlingerne såvel mellem Kommissionen og en række tredjelande på grundlag af det såkaldte horisontale mandat (vedr. inkorporering af et sæt EU-standardklausuler i samtlige medlemsstaters bilaterale aftaler med det pågældende tredjeland) som i forhandlingerne mellem nogle medlemsstater og tredjelande. Man understreger samtidig, at det er nødvendigt for medlemsstaterne og Kommissionen at anvende det nye regelsæt på en måde, der bevarer kontinuiteten og tillader udvikling i luftfartsforbindelserne.

Rådet tilslutter sig Kommissionens opfattelse, at der med hensyn til beslutning om at give mandat til Kommissionen til forhandlinger om mere omfattende luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og et tredjeland skal lægges vægt på åbning af markedet og tilnærmelse af regelsæt, der kan sikre lige konkurrencevilkår.

Rådet understreger, at der i hvert enkelt tilfælde skal kunne påvises en forventet "værditilvækst" af sådanne aftaler. Det er i den forbindelse vigtigt, at medlemsstaterne kan forhandle bilateralt om trafikretigheder og lign. parallelt med, at Kommissionen forhandler om en mere omfattende luftfartsaftale.

Hvad angår de igangværende forhandlinger mellem Fællesskabet og USA opfordrer Rådet til, at Kommissionen bringer disse til en vellykket og gensidigt tilfredsstillende afslutning så hurtigt som muligt.

Hvad angår mulige forhandlinger med Rusland understreger Rådet nødvendigheden af i regi af WTO-forhandlingerne at sikre en tilfredsstillende løsning vedr. udfasning af udenlandske luftfartsselskabers særlige betalinger for overflyvning af Sibirien. Endelig erklærer Rådet sig villig til på dette grundlag at vurdere alle forslag fra Kommissionen om mandat til forhandling om indgåelse af mere omfattende luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og tredjelande.

#### Ad b): Forslag til Rådsbeslutninger om underskrivelse og foreløbig anvendelse henh. indgåelse af aftalen mellem Fællesskabet og Chile om visse aspekter af lufttrafik

Som led i det nye "regime" for medlemslandenes og Fællesskabets luftfartsrelationer til tredjelande efter EF-Domstolens dom i 2002 om uforeneligheden af medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med Traktaten gav Rådet i juni 2003 Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med tredjelande om at erstatte visse bestemmelser i samtlige eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Fællesskabsklausuler (det såkaldte horisontale mandat) med henblik på at bringe de bilaterale aftaler i overensstemmelse med Traktaten.

Udkastet til aftale med Chile vedrører den første færdigforhandlede aftale af denne type. Ifølge aftalen erstattes en række bestemmelser i medlemsstaternes, herunder Danmarks, bilaterale aftaler med Chile med standardklausuler. Der er bl.a. tale om klausuler, der muliggør udpegning af EU-luftfartsselskaber uanset nationalitet, og det gøres muligt at pålægge afgift på flybrændstof til brug for chilenske luftfartsselskabers flyvning inden for EU, hvis man i EU skulle beslutte at vedtage sådanne afgifter gældende for alle luftfartsselskaber.

Det er hensigten, at aftalen med Chile og tilsvarende aftaler med andre tredjelande skal indgås som Fællesskabsaftaler, idet Rådet og Kommissionen på det forestående Rådsmøde vil vedtage en fælles erklæring om, at dette ikke danner præcedens for andre typer aftaler, og at fx en fremtidig mere omfattende aftale med USA vil skulle indgås som blandet aftale, dvs. af Fællesskabet og dets medlemsstater.

På det forestående Rådsmøde vil forslagene om Rådsbeslutninger om underskrivelse og foreløbig anvendelse henh. indgåelse af aftalen mellem Fællesskabet og Chile om visse aspekter af lufttrafik blive forelagt til vedtagelse.

#### Ad c): Forhandlinger mellem EU og USA om en aftale vedrørende lufttransport

På baggrund af Rådsbeslutning i juni 2003 foregår der forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde.

Efter nogle forhandlingsrunder med USA besluttede Transportministrene på Rådsmødet i juni 2004, at der endnu ikke var grundlag for at indgå en første delaftale om etablering af et åbent luftfartsområde. Der har herefter været sonderinger mellem Kommissionen, der fører forhandlingerne på vegne af Fællesskabet, og de amerikanske myndigheder med henblik på at kunne genoptage de formelle forhandlinger.

På Rådsmødet den 21. april 2005 orienterede Kommissionen om de seneste uformelle kontakter mellem parterne. Rådet gav udtryk for tilfredshed med, at Kommissionen hurtigst muligt vil fortsætte forhandlingerne med USA med henblik på en samlet aftale på luftfartsområdet. Disse bør tage udgangspunkt i aftaleudkastet fra juni 2004, idet der bør gøres fremskridt på områder som konkurrence, flyvesikkerhed, markedsadgang og investeringer i luftfartsselskaber samt vedr. det efterfølgende forhandlingsforløb.

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen orientere om status for forhandlingerne med USA, og der vil blive udvekslet synspunkter herom.

## **2. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Spørgsmål om forhandlinger med tredjelande har været forelagt Udvalget den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere, KOM(2004) 473.**

- Revideret notat

### *Resumé*

*Forslaget har til formål at øge sikkerhedsstandarderne og forbedre mobiliteten af flyveledere i EU.*

*Forslaget finder anvendelse på ansøgninger om certifikat til flyveledere og elever ansat af udbydere af luftfartstjenester, som hovedsageligt tilbyder tjenester til civil lufttrafik. Der blev opnået fælles tilgang om forslaget på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget til direktiv om fælles regler for certificering af flyveledere er fremsat den 14. juli 2004 under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Forslaget har relation til pakken af forordninger om et fælles europæisk luftrum (Single European Sky), som trådte i kraft i april 2004. Med fælles regler for certificering af udøvere af luftfartstjenester, etablering af funktionelle luftrumsblokke, ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer udgør disse forordninger grundlaget for oprettelse af et fælles europæisk luftrum. Kommissionen kan efter en af forordningerne - luftfartstjenesteforordningen - fremsætte forslag om fælles regler for certificering af flyveledere inden for Fællesskabet.

Kommissionen har forud for forslaget undersøgt medlemsstaternes praksis for certificering af flyveledere. Undersøgelsen viste, at der er variationer i medlemsstaternes procedurer og niveauer for certificering af flyveledere på trods af eksisterende internationale standarder som udarbejdet af den internationale luftfartsmyndighedsorganisation ICAO og den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed Eurocontrol.

De konstaterede variationer i medlemsstaternes procedurer og niveauer for certificering er ifølge Kommissionen ikke længere acceptable inden for Fællesskabet henset til en øget risiko for sikkerheden i det tæt trafikerede europæiske luftrum.

Det anføres, at fælles regler for certificering vil forbedre sikkerheden gennem et ensartet og mere sammenligneligt niveau for flyvelederes kvalifikationer såvel inden for rammerne af den enkelte udbyder af lufttrafiktjenester som i forholdet mellem flere udbydere af lufttrafiktjenester. Dette vil bidrage til at lette etableringen af funktionelle luftrumsblokke på tværs af medlemsstaternes grænser i forbindelse med oprettelsen af et fælles europæisk luftrum.

Videre anføres det, at fælles regler for certificering vil føre til en mere effektiv organisering af arbejdsmarkedet for flyveledere og forbedre forholdene for flyvelederes frie bevægelighed gennem fjernelse af grundlaget for den forsigtighed, som nogle medlemsstater i dag måtte have i relation til gensidig anerkendelse af certifikater udstedt af andre medlemsstater.

Forslaget bygger på eksisterende internationale standarder for certificering af flyveledere som udarbejdet af den internationale luftfartsmyndighedsorganisation ICAO (Annex I) og af den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed Eurocontrol (ESARR 5 - Eurocontrol Safety Regulatory Requirement).

En af forordningerne i pakken om et fælles europæisk luftrum - luftfartstjenesteforordningen - indeholder bestemmelser om optagelse af Eurocontrols standarder og sikkerhedskrav inden for forordningens anvendelsesområde i fællesskabsretten. Med Kommissionens forslag foreslås det, at Eurocontrol's ESARR 5 optages i fællesskabsretten i overensstemmelse med førnævnte forordning. Forslaget indeholder derudover supplerende bestemmelser om bl.a. certificering af træningsudbydere og forpligtelse til at auditere alle elementer i systemet for certificering af flyveledere.

Forslaget finder anvendelse på ansøgninger om certifikat til flyveledere og elever ansat af udbydere af luftfartstjenester, som hovedsageligt tilbyder tjenester til civil lufttrafik.

Medlemsstaterne skal udpege en national tilsynsmyndighed til varetagelse af de opgaver, som påhviler myndigheden i henhold til forslaget. Den nationale tilsynsmyndighed skal være uafhængig af udbydere af flyveledervedtagelse, og som minimum uafhængig på det funktionelle plan.

Medlemsstaterne skal sikre, at lufttrafiktjenester alene udøves af behørigt certificerede flyveledere. Forslaget indeholder krav til udstedelse af certifikater til flyveledere og elever, herunder krav om alder, uddannelse, fysisk helbred og sprogfærdigheder. Forslaget indeholder endvidere krav til udstedelse af certifikatpåtegninger til træningsinstruktører samt kriterier for opretholdelse af flyvelederes kategoripåtegninger om udøvelse af specifikke lufttrafiktjenester.

Et certifikat udstedes til en person, der vurderes som kompetent til at agere som flyveleder eller elev, og er personlig ejendom. Et certifikat skal indeholde oplysninger om de kategorier af lufttrafiktjenester, som den enkelte indehaver af certifikatet må udøve (fx tårnkontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar, indflyvningskontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar, områdekontrolltjeneste med/uden anvendelse af radar). Et certifikat kan blive tilbagekaldt, hvis der opstår tvivl om en flyveleders kvalifikationer, eller hvis der er tale om grov uagtsomhed fra en flyveleders side. Medlemsstaterne skal anerkende flyveledercertifikater udstedt af andre medlemsstater i overensstemmelse med forslagets bestemmelser.

Den nationale tilsynsmyndighed skal forestå certificering af enheder, som tilbyder uddannelse af flyveledere. Forslaget indeholder krav til certificering af uddannelsessteder. Medlemsstaterne skal anerkende certifikater til uddannelsessteder udstedt af andre medlemsstater i overensstemmelse med forslagets bestemmelser.

Den nationale tilsynsmyndighed skal regelmæssigt auditere alle elementer af systemet for certificering af flyveledere og har derudover mulighed for at kontrollere gennemførelse og overholdelse af forslagets bestemmelser ved stikprøver.

Europa-Parlamentet foretog den 8. marts 2005 sin første læsning af forslaget. Europa-Parlamentet foreslår bl.a. at træningen af flyveledere bør lægge vægt på sikkerhed og krisestyring. Endvidere foreslår Parlamentet at den frie bevægelse for flyveledere skal sikres og at sprogtræning skal være en væsentlig del af uddannelsen. Derudover foreslår Parlamentet en betragtning, der fastlægger princippet om, at det er det pågældende lands arbejdsmarkedsregler, der gælder ved flyvelederes udøvelse af sit erhverv i det pågældende medlemsland. Endeligt så foreslår Parlamentet nogle præciseringer vedrørende helbreds-

certifikater, således at direktivet er i overensstemmelse med Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, EUROCONTROL's standarder.

## 2. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget berører følgende gældende dansk ret:

Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 6-03 om certificering, generelt.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-05 om helbredskrav.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-69 om godkendelse af ikke-dansk certifikat (validering og konvertering).

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-70 om flyveledercertifikat

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-94 om teoretisk uddannelse til flyveledercertifikat m.m.

Bestemmelser for Civil Luftfart 6-95 om praktisk uddannelse til flyveledercertifikat m.m.

Implementering af direktivet forventes ikke at medføre ændringer af de på implementeringstidspunktet gældende Bestemmelser for Civil Luftfart, bortset fra fastsættelse af bestemmelser om krav til sprogfærdigheder.

## 3. Høring

Kommissionens forslag har tidligere været sendt i høring hos følgende organisationer:

*AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten (Naviair), Foreningen af Flyvelederassistenter i Danmark og Københavns Lufthavne A/S.*

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Dansk Flyvelederforening (DATCA) er umiddelbart positivt indstillet overfor en harmonisering af reglerne for certificering af flyveledere inden for EU.

Fsva. forslaget artikel 2 og definitionen af "air traffic controller" bemærker Dansk Flyvelederforening, at der for øjeblikket er en tendens til at udviske forskellen mellem flyveledelse og diverse former for flyveinformationstjeneste. De mindre lufthavne og flyvepladser har i en periode været økonomisk trængte og har derfor undladt at etablere flyveledelse, selvom trafikmængden har krævet det.

Dertil kommer, at AFIS-operatører i mange tilfælde benytter sig af radarinformationer, også selv om AFIS-operatører ikke er uddannede til brugen af radar. Dette kommer som oftest til udtryk gennem fraseologien, som i flere tilfælde er identisk med den, der bruges inden for flyveledelse.

Dansk Flyvelederforening finder det på den baggrund af stor betydning, at definitionen af "air traffic controller" præciseres ved tilføjelse af en henvisning til de relevante standarder i ICAO's Annex 1 og Eurocontrol's ESARR 5.

Fsva. forslagens artikel 3 om nationale tilsynsmyndigheder ser Dansk Flyvelederforening gerne, at der etableres en fælles EU-tilsynsfunktion med henblik på at påse de nationale tilsynsmyndigheders overholdelse af retningslinierne som fastsat af EU.

Flere af de forhold, der er nævnt i forhold til artikel 2, opleves som værende i strid med de generelle europæiske retningslinier på området. Det er endvidere opfattelsen, at det danske tilsyn har ageret meget svagt i de nævnte sager.

Dansk Flyvelederforening efterlyser en instans, som der kan rettes henvendelse til i sager vedrørende det nationale tilsyn. Alternativt foreslås det, at der oprettes et klagenævn, som kan behandle sager vedrørende de nationale tilsyn.

Fsva. forholdet mellem civile og militære flyveledere efterlyser Dansk Flyvelederforening fælles regler for civile certifikater til militære flyveledere - i hvert fald når der er tale om militære flyveledere, som kontrollerer civil lufttrafik. Dansk Flyvelederforening ønsker generelt øget fokus på forholdet mellem civile og militære flyveledere.

Flyvesikringstjenesten (Naviair) bemærker indledningsvist, at Kommissionens direktivforslag i al væsentlighed ligger tæt op af de krav og strukturer, som er indeholdt i ESARR 5-dokumenterne som udgivet af Eurocontrol. Dog er der på en række punkter nye krav, ligesom der i direktivforslaget er krav, som er skærpet i forhold til Statens Luftfartsvæsenes fortolkning af ESARR 5. Der vil således i forhold til nye Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er) være forhold, hvor de danske BL'er i nuværende udkast ikke lever op til direktivforslaget.

Videre bemærkes, at implementeringen af bestemmelserne i ESARR 5 vil øge Naviair's samlede resourceforbrug væsentligt, især i relation til vedligeholdelse, registrering og validering af det operative personales kompetencer. Selv om der kan være gode begrundelser for yderligere at skærpe bestemmelserne i ESARR 5, bør det stedse have sig for øje, at enhver skærpelse uvægerligt vil medføre øget resourceforbrug hos de involverede parter, det være sig de nationale tilsynsmyndigheder (SLV), training providers (Naviair) samt flyveledere og elever.

Naviair har følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser i direktivforslaget:

Fsva. forslagens artikel 2 om definitioner bemærkes, at der vil være behov for nøje at overveje, om der bør tilføjes yderligere definitioner. Der er fx medtaget en definition af "air navigation service providers", men der mangler en definition af "air navigation services". Tilsvarende er måske ikke alle begreber i artikel 7 om kategorier af lufttrafiktjenester (som en flyveleder er certificeret til) entydige.

Fsva. forslagens artikel 2, stk. 6, litra c, om flyvelederes sprogkundskaber bemærkes, at det både i forhold til i dag og i forhold til de reviderede BL'er er et nyt krav, at der skal udstedes påtegninger i forhold til certifikatindehaveres sprogfærdigheder. Naviair opererer i dag med en såkaldt PELA test (Proficiency in the English Language), som eleverne skal bestå i løbet af deres uddannelse. Hvor omkostningstungt det nye krav i realiteten bliver, kan først vurderes, når direktivet implementeres i dansk ret. Det må dog under alle omstændigheder forventes, at kravet vil udløse yderligere resourceforbrug i forhold til gældende praksis.

Fsva. forslaget artikel 5, stk. 1(a), om krav til udstedelse af certifikater bemærkes, at det grundlæggende krav om, at elever ubetinget skal være i besiddelse af studentereksamen eller lignende, er nyt.

Kravet forhindrer Naviair i at optage personer med en luftfartsrelevant baggrund i et videre uddannelsesforløb til flyveleder. Dette har gennem tiderne været praksis i forhold til fx AFIS- og FIC-operatører og INFO-flyveledere. Til disse grupper, som på anden vis har erhvervet sig relevant erfaring, har der ikke hidtil været stillet krav om en til universitetet adgangsgivende eksamen. Kravet må anses for at være unødvendigt begrænsende i forhold til Naviair's rekruttering af personale, og Naviair foreslår på den baggrund en ændring af artikel 5, stk. 1(a).

Fsva. forslaget artikel 5, stk. 5(c), bemærker Naviair, at aspiranter fremover skal være i besiddelse af et gyldigt medical certificate for at kunne deltage i praktisk indøvning (on the job training, OJT). Dette er en skærpelse i forhold til i dag, men dog i tråd med ESARR 5 og de reviderede BL'er. Naviair tager kravet ad notam og finder ikke forholdet problematisk.

Fsva. forslaget artikel 5, stk. 3(b), bemærker Naviair, at kravet om gennemførelse af eksamen for OJT-instruktører er nyt og forekommer at være en unødvendig skærpelse, idet den hidtidige praksis har fungeret tilfredsstillende.

Fsva. forslaget artikel 6, stk. 3 og 4, om kriterier for opretholdelse af flyvelederes kategoripåtegninger bemærker Naviair, at den foreslåede 5-års regel er en stor lempelse i forhold til i dag, hvor en dansk flyveleder allerede efter 18 måneder uden aktiv tjeneste mister sine rettigheder. Med den reviderede BL 6-70 om flyveledercertifikat udvides denne periode til 2 år. Videre mangler der en angivelse af den periode, for hvilken den første kategoripåtegning udstedes.

Fsva. forslaget artikel 7 om flyvelederes kategoripåtegninger bemærkes, at det bør overvejes at definere alle de i artikel 7 anførte begreber for derved at sikre klarhed og entydighed. Artiklen er vanskelig at overskue, og det bør overvejes at forbedre dette.

Fsva. forslaget artikel 8 om sprogfærdigheder anfører Naviair, at forslaget lægger op til, at både elever og certificeret operativt personale løbende skal aflægge prøve i sprogfærdigheder. Der er her tale om nye krav, som nemt vil blive ressourcekrævende at opfylde. Danske flyvelederes engelskkundskaber er i forvejen tilfredsstillende, og der bør derfor udvises tilbageholdenhed ved kravenes detaljerede implementering i Danmark.

Fsva. forslaget artikel 10 om certificering af udbydere af træning til flyveledere bemærkes, at det er et nyt krav, at Training Providers (træningsudbydere) skal certificeres. Naviair's uddannelsesvirksomhed godkendes allerede i dag af Statens Luftfartsvæsen, og det forventes ikke, at selve certificeringsprocessen vil medføre radikalt øgede krav og øget ressourceforbrug for Naviair og Statens Luftfartsvæsen. Dette bør der selvfølgelig tages højde for ved direktivets implementering i Danmark.

Fsva. forslaget artikel 10, stk. 6, bemærkes, at spørgsmålet om gensidig anerkendelse af certifikater primært er et anliggende for Statens Luftfartsvæsen. Der er tale om et helt nyt koncept, som vel i højere grad end hidtil giver mulighed for, at træningsudbydere kan uddanne flyveledere fra andre lande.

Direktivets mål sigter bl.a. på at sikre arbejdskraftens frie bevægelighed, hvor gensidig anerkendelse af uddannelsesinstitutioner vil være et nyttigt værktøj. Det bør dog fordre, at der foreligger en harmoniseret og gennemsigtig uddannelse af flyveledere i alle medlemslande.

Fsva. forslagens artikel 11 om regnskabsmæssige krav til træningsudbydere bemærker Naviair, at der - som for air navigation service providers i forordningspakken om et fælles europæisk luftrum - indføres nye og skærpede krav til regnskabsaflæggelse, revision m.v. af træningsudbydere. Kravet vil være resourcekrævende at opfylde.

Fsva. forslagens artikel 12 om sikring af overholdelse af kompetencestandarder bemærkes, at kravet om registrering af hver enkelt certifikatindehavers effektive arbejdsindsats på de respektive sektorer og positioner m.v. er nyt og en meget væsentlig skærpelse i forhold til ikke alene gældende praksis, men også i forhold til den kommende reviderede BL på området. Der er tale om et resourcekrævende tiltag, som forudsætter en væsentlig holdningsbearbejdning hos personalet.

Fsva. forslagens artikel 13 om gensidig anerkendelse af flyveleders certifikater bemærkes, at bestemmelserne om gensidig anerkendelse af flyveledercertifikater er nye på området, hvor udenlandske certifikater hidtil har været underkastet en konkret valideringsprocedure hos Statens Luftfartsvæsen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under artikel 10.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og andre konsekvenser**

Forslaget skønnes at kunne føre til mindre stigninger i omkostninger for den nationale tilsynsmyndighed, som skal udpeges i henhold til forslaget. Omkostningerne vil dog blive udlignet gennem de gebyrer, som opkræves for tilsynsmyndighedens udstedelse af certifikater til uddannelsessteder, flyveledere m.fl.

Forslaget skønnes at kunne føre til mindre stigninger i omkostninger for udbydere af lufttrafiktjenester. Dette skyldes hovedsageligt forslagens krav om vedligeholdelse af flyveleders uddannelse samt eventuelle stigninger i gebyrer til tilsynsmyndigheden for udstedelse af certifikater.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen vurderer, at et direktiv er det mest hensigtsmæssige instrument til fastlæggelse af fælles standarder for flyveleders kompetencer. Det vil efter forslaget være op til den enkelte medlemsstat at træffe beslutning om gennemførelse af direktivets standarder. Regeringen er enig heri.

Det er endvidere regeringens vurdering, at forslaget ikke strækker sig videre end nødvendigt for at opfylde målsætningen om indførelse af ensartede standarder for certificering af flyveledere i fællesskabsretten.

#### **6. Forhandlingssituationen.**

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 blev der med enstemmighed opnået fælles tilgang vedrørende ovenstående forslag, der har til formål at øge sikkerhedsstandarderne og forbedre mobiliteten af flyveledere i EU.

På det kommende Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 forventes Rådet at bekræfte den fælles tilgang og vedtage sin politiske enighed med henblik på at nå til enighed med Rådet.



## **7. Dansk holdning.**

Fra dansk side kan man overordnet støtte Kommissionens forslag om fælles regler for certificering af flyveledere.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. december 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 8: Forslag til beslutning om retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet, KOM(2003) 742**

*Revideret notat*

### Resumé

*Baggrunden for forslaget er behovet for at der bygges ny infrastruktur for at sikre dels en gnidningsløs funktion af det udvidede europæiske energimarked, dels de fremtidige el- og gasforsyninger til EU. De ti nye medlemsstaters tiltrædelse gør det nødvendigt at tilpasse de eksisterende retningslinjer for de transeuropæiske net på energiområdet (TEN-energi), navnlig for at afklare tiltrædelseslandenes stilling og mulighederne for finansiering af projekter af fælles interesse i et udvidet EU. Forslaget er også nødvendigt af hensyn til at tilpasse retningslinjerne yderligere til EU's nye tilnærmelsespolitik over for de nye nabolande efter udvidelsen.*

*Kommissionen har foreslået at øge det nuværende loft på 10% for bidrag til et projekts udviklingsfase til 20% for prioriterede projekter, samt at der i særlige tilfælde skal kunne ydes investeringsstøtte og ikke som hidtil alene støtte til feasibility-studier. Dette forhandles stadig i Rådet (ECOFIN). En løsning kædes sammen med de overordnede forhandlinger om de finansielle perspektiver for 2007-2013.*

*Der er bred enighed om artiklerne samt om strukturen i annekserne til forslaget. Den seneste kompromistekst søger at forenkle strukturen i Beslutningen så den svarer så meget som muligt til den Beslutning, som den skal afløse (Nr. 1229/2003). De vigtigste forenklinger er følgende: Artiklerne 8 (Projekter af europæisk interesse), 9 (Gennemførelse af projekter af europæisk interesse) og 10 (Den europæiske Koordinator) er blevet slettet, da de fleste delegationer fandt at de supplerende niveauer af prioriteringer og procedurer var alt for tunge, over-bureaukratiske og forvirrende. Kommissionen har taget forbehold over for disse sletninger. Der er også sket en forenkling af strukturen i annekserne, hvori TEN-projekterne er opstillet – bl.a. er annekserne I og IV slået sammen.*

*Formandskabet, Europa-Parlamentet og Kommissionen har for at opnå enighed i første læsning afholdt uformelle dialog-forhandlinger. Forhandlingerne er ikke lykkedes. Formandskabet forsøger nu at opnå politisk enighed i Rådet om den fælles holdning på baggrund af teksten til den generelle orientering, med dele af kompromisforslaget fra de kuldsejlede dialogforhandlinger indarbejdet.*

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen forelagde den 10. februar 2004 ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet. Forslaget, som har hjemmel i EF-traktatens artikel 156, skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 251 i EF-traktaten. På Rådsmødet den 10. juni 2004 blev der opnået enighed om den generelle orientering.

Baggrunden for forslaget er, at der siden vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1229/2003/EF af 26. juni 2003 om opstilling af et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet<sup>1</sup> er opstået et behov for fuldt ud at integrere de tiltrædende lande i retningslinjerne og efter behov at tilpasse retningslinjerne yderligere til EU's nye tilnærmelsespolitik over for de nye nabolande.

---

<sup>1</sup> EUT L 176 af 15.7.2003, s.11.

Den gradvise etablering af et reelt europæisk marked for elektricitet og gas, som omfatter flere end 35 lande med en befolkning på over 600 mio. mennesker, bør ifølge Kommissionen være et klart mellemfristet mål for Den Europæiske Union, og TEN-energiretningslinjerne vil kunne yde et værdifuldt bidrag til opfyldelsen af målet.

Mange af projekterne, som forbinder EU med tiltrædelseslandene, er allerede berettiget til at modtage TEN-midler. I betragtning af den hastighed, hvormed udbygningen af et udvidet europæisk marked for elektricitet og gas forløber, er der dog behov for at færdiggøre listen over projekter, som nu er berettiget til at modtage støtte.

Kommissionen bemærker i den forbindelse, at der i perioden 2007–2013 forventes et investeringsbehov på ca. 28 mia. EUR (20 mia. EUR i EU og 8 mia. i tredjelande) til bygning af prioriterede projekter inden for elektricitets- og gasnet. Der vil blive brug for yderligere midler til at færdiggøre de andre projekter af fælles interesse. Disse investeringer foretages hovedsageligt af energinetoperatørerne og andre private midler, der suppleres med fællesskabsstøtte og lånemekanismer, hvor det er hensigtsmæssigt.

Rådet af energiministre skal imidlertid ikke tage stilling til budgetmæssige spørgsmål i relation til forslaget, idet budgettet som helhed for Transeuropæiske Net behandles i ECOFIN-regi.

Kommissionen anfører, at forslagets formål er at sikre, at der opstilles et sæt retningslinjer omfattende mål og prioriteringer samt hovedlinjerne i Fællesskabets aktioner med hensyn til transeuropæiske energinet. I disse retningslinjer fastlægges projekter af fælles interesse, herunder prioriterede projekter, inden for transeuropæiske elektricitets- og naturgasnet.

Konkret omfatter forslaget bestemmelser om følgende centrale emner:

- Med udkastet til beslutning om Retningslinjer for transeuropæiske energinet opdateres den eksisterende beslutning til også at omfatte de 10 nye EU-medlemslande.
- Foruden de mekanismer, der er nævnt i TEN-retningslinjerne på energiområdet vedrørende fremme af forberedelsen og gennemførelsen af prioriterede projekter, præsenteres to yderligere muligheder, nemlig at Kommissionen:
  - i) udsteder en erklæring om anerkendelse af den europæiske interesse, som giver højeste prioritet til grænseoverskridende prioriterede projekter, der har en væsentlig betydning for integrationen af de berørte net
  - ii) udpeger en koordinator for en given prioritetsakse eller for et enkelt prioriteret projekt.

Disse nye tiltag foreslås for at løse vanskeligheder i forbindelse med forskellige tidsplaner, prioriteter og metoder ved analysen af grænseoverskridende projekter. Vanskelighederne er især knyttet til meget tidkrævende myndighedsbehandling i forbindelse med projekter med betydelig lokal borgerinteresse, herunder bekymring for miljøhensyn m.v.

Blandt forslagene til prioriterede projekter, som er opført i et annekst til forslaget, figurerer to forslag der påkalder sig særlig dansk interesse. Det drejer sig for det første om projektet EL7, der sigter på en forøgelse af samkøringskapaciteten på elområdet og en forbedret integration af el produceret på kommende store havmølleparker i Danmark og Tyskland. Projektet er knyttet til den såkaldte Østersøringforbin-

delse, og omfatter - foruden Danmark og Tyskland – Norge, Sverige, Finland, Polen, de baltiske lande og Rusland. Det andet projekt er NG 1, der omhandler etablering og forstærkning af naturgasledninger som sammenkobler nogle af de vigtigste europæiske gaskilder, forbedrer interoperabiliteten mellem nettene og øger forsyningssikkerheden. Projektet omfatter UK og det nordvestlige europæiske fastland, herunder Holland, Danmark og Tyskland, samt Polen, de baltiske lande, Finland og Rusland, herunder North Trans og Yamal-rørledningerne fra Rusland til Europa. Disse projekter er desuden en del af det såkaldte "Quick start" program, vedtaget af Det Europæiske Råd december 2003, jf. også Kommissionens vækstinitiativ.

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet sin udtalelse i første læsning. Den forventes at foreligge i starten af juli 2005.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at målene for den foreslåede beslutning, som er at fremme investeringer i prioriterede projekter, er at der bygges ny infrastruktur som sikrer en gnidningsløs funktion af det udvidede europæiske marked og fremtidige el- og gasforsyninger til EU.

Udbygning med ny infrastruktur forudsætter et tæt og velkoordineret samarbejde mellem medlemslandene, hvilket bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen finder på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **3. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget er ikke reguleret i dansk ret. Gennemførelsen af forslaget forventes ikke at ville medføre behov for lovændringer.

## **4. Konsekvenser for Danmark**

### Administrative og statsfinansielle konsekvenser:

Forslaget forventes ikke at ville medføre administrative eller finansielle konsekvenser for stat, amter eller kommuner.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser:

Der kan som følge af forslaget blive tale om, at EU afholder en meget begrænset del af de udgifter til investeringer i ny transmissionskapacitet, som ellers skulle have været betalt af de systemansvarlige virksomheder og opkrævet via elregningen hos forbrugerne. Dette vil betyde en (marginal) forbedring af samfundsøkonomien ud fra en national betragtning.

### Beskyttelsesniveau:

Forslaget vil fremme investeringer i transmissionskapacitet. Ud over øget forsyningssikkerhed vil et bedre udbygget transmissionsnet kunne forbedre vedvarende energiformers indpasning i elsystemet og dermed have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark. Øget transmissionskapacitet kan dog medføre belastning af landskaber i det omfang, udbygning med luftledninger bliver et resultat af implementeringen.

## **5. Høring**

Forslaget har været udsendt i høring den 26. januar 2004 til 86 interessenter. Fra høringssvarene skal følgende fremhæves:

Elkraft System hilser det velkomment at der gøres en indsats for at lette vedtagelsen og gennemførelsen af transmissionsforbindelser med betydning for det samlede elsystem.

Med hensyn til den konkrete prioritering af projekter bør der tages hensyn til det arbejde der pågår i Nordel med udpegningen af prioriterede flaskehalse, som forventes afsluttet i indeværende år.

Dansk Energi hilser Kommissionens initiativ vedr. en ajourføring af reglerne om prioriterede europæiske transmissionsforbindelser for el og gas velkommen.

En væsentlig hindring for realiseringen af de nødvendige transmissionsforbindelser – specielt for el – er den lange myndighedsbehandling. Der ses ikke at være foreslået afgørende initiativer for at lette på dette.

Kommissionen har i den til ”pakken” hørende ”meddelelse fremført, at kabellægning i mange tilfælde vil kunne fremme myndighedsbehandlingen, fordi modstanden blandt beboerne i de berørte områder vil være mindre. Dansk Energi advarer imod at stille for store forventninger til kabellægning på 400 kV niveau – særligt på grund af de fortsat meget store omkostninger. Kommissionen konkluderer selv i sit baggrundsnotat ”Undergrounding Electricity Lines in Europe” (Kabellægning af elnet i Europa) af 10. december 2003, at ”forskellen i omkostninger mellem kabellægning og luftledninger er stadig høj og vil forblive høj, medmindre en fremtidig masseproduktion af kabler reducerer deres konstruktionsomkostninger”. Men man siger i den ”politiske” konklusion i baggrundsnotatet, at ”ekstraomkostningerne ved at kabellægge disse kritiske afsnit (: flaskehalse) må forventes at blive opvejet af de øgede fordele for styringen af et integreret europæisk elmarked uden barrierer ved grænserne”. Men der savnes en forklaring på, hvordan investering i en kabellagt forbindelse bliver betalt for denne generelle fordel. Yderligere viser danske erfaringer, at også kabellægning kan give anledning til lokal modstand i forbindelse med forskellige konsekvenser af nedgravningen.

Forslaget lider noget under, at man fokuserer på så mange forbindelser af ”fælles interesse”. Og når man vælger væsentligt færre af ”europæisk interesse” er det ikke særligt klart, hvilke fordele netop disse projekter kan nyde. Yderligere synes man at overse, at afhjælpning af flaskehalse internt i ét land i praksis kan være af lige så stor ”europæisk interesse” som forbindelser mellem to lande.

Endelig stiller Dansk Energi sig noget tvivlende over for, om ”europæiske koordinatore” i praksis kan bidrage meget til realiseringen af de mange vigtige projekter. Dansk Energi lægger i den forbindelse væsentligt mere vægt på et tæt samarbejde mellem de europæiske systemansvarlige og på deres samarbejde med regulatorer og andre myndigheder.

Dansk Industri er helt enig i, at en forudsætning for velfungerende energimarkeder er, at energiinfrastrukturen mellem landene er tilpas veludbygget til at sikre konkurrencen over grænsen, samt at ejerskab og regler for benyttelsen af kapaciteten understøtter dette. DI er derfor positiv over for identificering af vigtige infrastruktur-investeringer, som beslutningen er udtryk for.

Beslutningen forholder sig til behovet for infrastruktur mellem EU-landene og lande, der grænser op til EU. Flaskehalse internt i et EU-medlemsland kan i imidlertid også påvirke handlen mellem landene og har derfor også stor betydning for udvikling af et konkurrencebaseret indre marked for energi.

Elsam finder, at Rådsbeslutningen først og fremmest har til hensigt at få implementeret eksisterende retningslinier for energinetværk i de nye medlemslande. Det sikrer gennemsigtighed og harmonisering af regler. Projekterne bør vurderes ud fra både deres bidrag til sikring af et velfungerende elmarked og forsyningssikkerhed. Der kan dog stilles spørgsmål ved, om ambitionsniveauet står mål med de tiltag, som foreslås implementeret i retningslinierne.

Elsam betragter det som positivt, at rådsbeslutningen oplister anbefalede udbygninger af energinetværk i hele EU og til lande, der grænser op til EU. Det er med til ikke kun at sikre tilstrækkelig kapacitet, men også tilstrækkelige leverancer af gas, og er dermed også et bidrag til at sikre forsyningen af brændsler. Det er dog ikke altid, at øget transmission mellem lande løser flaskehalsproblemer, hvis det er nationale problemer, der er flyttet til grænsen. Løsningen vil i disse tilfælde være forstærkning nationalt eller etablering af flere prisområder.

Det bør fremhæves, at retningsliniernes forslag til udbygning af net ikke er fuldstændig. Udbygningen med vedvarende energi har de seneste 10 år ændret kravene til transmissionsnettet i Norden betydeligt. En fortsat udbygning med især vind i Nordtyskland vil stille nye krav til nettet og kan medføre behov for alternative forbindelser.

Generelt bør der ved udbygning af transmissionsnettet være fokus på forbindelse af områder med store forskelle i andelen af vindkraftkapacitet eller kapacitetsoverskud/-underskud. Det giver de største gensidige samfundsøkonomiske gevinster.

Det Økologiske Råd samt Organisationen for Vedvarende Energi finder overordnet, at dette forslags første prioritet burde være at medvirke til en forstærket miljømæssig bæredygtig udvikling i stedet for som hovedprioritet blot at medvirke til øget konkurrence og en påstået lavere pris for kunderne.

Transeuropæiske energi netværk bør således kun støttes, hvis disse giver miljømæssige og/eller bæredygtige fordele, som ikke kunne være opnået ved gennemførelse af energibesparelser og/eller forbedringer og omlægninger i de regionale energisystemer.

Det Økologiske Råd samt Organisationen for Vedvarende Energi anbefaler derfor, at:

- Støtte til udbygning af transnationale energitransportsystemer bør kun ske, når indenlandske, regionale eller lokale bestræbelser for gennemførelse af energibesparelser er opbrugt. Gennemførelse af energibesparelser, øgning af energieffektiviteten, udbygning med kraftvarme og introduktion af et mere fleksibelt forbrug kan i ganske mange tilfælde sagtens løse nationale energimæssige forsyningsproblemer til gavn for miljøet og klimaet, uden udbygning af transmissionsnettene.
- Opbygning af transmissionsnet til international transport af vedvarende energi kan støttes, hvor denne VE lokalt eller regionalt er så rigelig, at regionale energisystemer ikke kan indpasse tilstrækkelige mængder VE. Ved opbygningen af det internationale transportsystem skal der derfor tages hensyn til forskelligheden i energisystemerne, således at den transmitterede VE kan komplettere energisystemer i andre lande på en intelligent måde. Dvs. at transportere rigelige mængder vindenergi til områder med rigelige mængder vandenergi og omvendt kan være fornuftigt, mens transport af kul-, olie- eller naturgasbaseret elektricitet til tilsvarende områder med

samme energistruktur ikke kan støttes, da det vil være at kaste penge ud af vinduet blot af hensyn til en idé om fri konkurrence.

- Der skal således ikke gives støtte til opbygning af internationale energitransmissionssystemer, hvor formålet alene er at øge konkurrencen mellem ligeværdige energisystemer uden at dette mindst samtidigt giver markante miljømæssige og klimamæssige fordele. Hensynet til konkurrence og kundepriser m.v. kan i stedet klares gennem en fornuftig monopollovgivning, samt en offentlig kontrol af forsyningssikkerhed, overkapacitet m.v.
- Støtte kan endvidere gives til opbygning af transmissionskapacitet med det formål at forsyne fjerntliggende regioner, såfremt mulighederne for gennemførelse af regionale energibesparelser og udnyttelse af regionale/lokale muligheder for VE (vind, biomasse, biogas m.v.) er opbrugt.
- Naturgasledninger fra lande uden for EU25 kan ikke generelt støttes såfremt de øger EU's afhængighed af fossile brændsler fra tredjelande. Undtagelser herfra kan ske, når anvendelse af naturgas markant vil bidrage til opfyldelsen af EU's nuværende og kommende klimamålsætninger, og når andre mere miljøvenlige tiltag såsom energibesparelser og indfasning af VE kan dokumenteres ikke at kunne levere mindst samme miljø- og klimaeffekt.
- Af hensyn til forsyningssikkerheden og minimering af overkapacitet på produktionssiden kan opbygningen af energitransmissionssystemer støttes, hvis dette af miljømæssige og klimamæssige grunde er klart optimalt. Dette kan dog kun ske, når øvrige muligheder for opnåelse af forsyningssikkerhed gennem energibesparelser, opbygning af fleksibelt energisystem, optimal integrering af VE og udbygning med kraftvarme kan dokumenteres at være gennemført og alligevel ikke tilstrækkeligt for opnåelse af en tilstrækkelig reservekapacitet til dækning af forsyningssikkerheden.
- Støtte til opbygning af transmissionskapacitet af energi produceret ved hjælp af importerede fossile energikilder fra tredjelande kan af hensyn til EU's forsyningssikkerhed kun ske i ganske særlige tilfælde, hvor alle andre indsatser med energibesparelser, fleksibelt energiforbrug, kraftvarme og indfasning af VE kan dokumenteres opbrugt.

## **6. Forhandlingssituationen**

Der er bred enighed om artiklerne samt om strukturen i annekserne til forslaget. Den seneste kompromistekst søger at forenkle strukturen i Beslutningen så den svarer så meget som muligt til den Beslutning, som den skal afløse (Nr. 1229/2003). De vigtigste forenklinger er følgende: Artiklerne 8 (Projekter af europæisk interesse), 9 (Gennemførelse af projekter af europæisk interesse) og 10 (Den europæiske Koordinator) er blevet slettet, da de fleste delegationer fandt at de supplerende niveauer af prioriteringer og procedurer var alt for tunge, over-bureaukratiske og forvirrende. Kommissionen har taget forbehold over for disse sletninger. Der er også sket en forenkling af strukturen i annekserne, hvori TEN-projekterne er opstillet – bl.a. er annekserne I og IV slået sammen.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet den 28. juni 2005 med henblik på at opnå politisk enighed. Formandskabet, Europa-Parlamentet og Kommissionen har for at opnå en vedtagelse i første læsning afholdt uformelle dialog-forhandlinger. Forhandlingerne er ikke lykkedes. Formandskabet forsøger derfor at opnå politisk enighed om den fælles holdning på baggrund af den generelle orientering, med dele af kompromisforslaget fra de kuldsejlede dialogforhandlinger indarbejdet.

## **7. Dansk holdning**

Det er generelt i dansk interesse, at udbygningen af samkøringslinier fremmes med henblik på at forbedre forsyningssikkerheden samt at der skabes et velfungerende marked. Danmark støtter derfor forslaget, også fordi det er i dansk interesse at EU kan bidrage til udviklingen i de nye medlemslandes energiinfrastruktur.

## **8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen blev forelagt for Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg den 4. juni 2004, jf. aktuelt samlenotat af 26. maj 2004, sendt til udvalget den 28. maj 2004. Grundnotat fremsendtes til Folketingets Europaudvalg den 1. april 2004.



## Dagsordenspunkt 9: Forslag til direktiv om energieffektivitet i slutanvendelserne og om energitjenester, KOM(2003) 739

### Revideret notat

#### Resumé

*Formålet med direktivforslaget om energieffektivitet i slutanvendelser og om energitjenester er todelt: Dels at reducere energiforbruget af hensyn til forsyningsikkerheden og miljøet, dels at få energimarkedet til at fungere bedre, så markeds kræfterne får mulighed for at allokere de økonomiske ressourcer og naturressourcer effektivt.*

*Målet søges opnået ved at forpligte medlemsstaterne til at iværksætte energispareaktiviteter med en samlet årlig effekt på 1 % af energiforbruget i et givent basisår (gennemsnit af de seneste 5 år), hvor eksisterende tiltag siden 1991 godskrives. Her skal den offentlige sektor gå foran med 1,5 % årlige besparelser. Et andet element er at skabe et marked for energitjenester, hvor der sælges varmekomfort og belysningskomfort i stedet for blot el og varme. Dette skal bl.a. ske ved at pålægge leverandører af energi at udbyde energitjenester som led i deres distribution og salg af energi. Ydermere fremhæves behovet for statslige energieffektiviseringsprogrammer for at rette op på de markedssvigt, der er på energimarkederne.*

*Det foreliggende kompromisforslag indebærer, at alle medlemslande skal vedtage en vejledende målsætning om at effekten af besparelsesindsatsen over en 6-årig periode skal udgøre 6 % af energiforbruget i et givent basisår (gennemsnit af de seneste 5 år). Effekten af eksisterende tiltag siden 1995, og i særlige tilfælde 1991, kan godskrives. Kompromisforslaget indeholder ingen mål for den offentlige sektor.*

*I kompromisforslaget er der sket en forskydning fra en ensidig fokus på energitjenesteydelser til en bredere energispareindsats omfattende forskellige former for virkemidler. Af konkrete elementer kan nævnes, at den offentlige sektor skal spille en eksemplarisk rolle med hensyn til energibesparelser, og at energiselskaberne skal involveres i energispareindsatsen, herunder medvirke til at udvikle et marked for energitjenester, hvor der sælges varmekomfort og belysningskomfort i stedet for blot el og varme. Der er også bestemmelser om finansiering og evt. tilskud, om tariffer og om informative regninger.*

*Der er stort set enighed i Rådet om den foreliggende tekst, som har indarbejdet de mindst kontroversielle ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, men afvist de mest kontroversielle. Rådet har således bl.a. afvist EP's ændringsforslag om en obligatorisk målsætning stigende til 1,5 % om året. Formandskabet forventer, at der opnås politisk enighed om kompromisteksten på rådsmødet den 28. juni 2005.*

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen sendte d. 12. december 2003 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i artikel 175 i TEF, og det skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 251 i TEF.

Forslaget skal ifølge Kommissionen ses som et nødvendigt supplement til de nylig vedtagne regler om åbning af det indre energimarked, der først og fremmest medfører effektivisering på forsyningsiden, hvor effektivitetsforbedringer på forbrugssiden har været fraværende

I Rådets konklusioner af 5. december 2000 fremgår det, at fremme af energitjenester er et hovedindsatsområde i en strategi for energieffektivisering, hvilket også er fremhævet i Kommissionens handlingsplan for større energieffektivitet fra d. 26. april 2000.

Forslaget skal ses i lyset af Kommissionens grønbog fra 2000 "På vej mod en europæisk strategi for forsyningssikkerhed", og som et bidrag til at mindske udledningerne af CO<sub>2</sub> og andre drivhusgasser, og opfølgning på meddelelsen om iværksættelse af første fase af det europæiske klimaændringsprogram (ECCP), hvor et direktiv om styring af energifeterspørgslen er fremhævet som et centralt element.

I resolutionen af 7. december 1998 om energieffektivitet i Det Europæiske Fællesskab tilsluttede Rådet sig et indikativt mål for Fællesskabet som helhed gående ud på, at det endelige forbrugs energiintensitet frem til år 2010 skulle forbedres med gennemsnitligt yderligere et procentpoint årligt. I konklusionerne fra Det Europæiske Råd d. 25-26. marts 2004 bemærkes, at en forbedring af energieffektiviteten er et afgørende element som led i virkeliggørelsen af Lissabon-målene om bl.a. bæredygtig vækst, samt at et vejledende energieffektivitetsmål for hele EU er vigtigt i målretning af indsatsen.

Som middel til at nå målet om større energieffektivitet i slutanvendelserne pålægges medlemsstaterne i henhold til Kommissionens forslag bl.a. at;

- fjerne barrierer og tilvejebringe mekanismer og incitamenter, som kan få energileverandører, - distributører og andre til at udbyde og aktivt fremme energitjenester og energieffektiviseringer,
- vedtage nationale energisparemål med en årlig besparelseeffekt på 1 % af det endelige energiforbrug og sikre, at den offentlige sektor går foran og bidrager med årlige besparelser på 1½ %,
- etablering af kvalifikations-, certificerings- og godkendelsesordninger for leverandører af energitjenester, samt overvåge og kontrollere energisparemålene og energitjenesteforpligtelserne,
- fjerne incitamenter i tarifstrukturer og lignende som hindrer udbredelsen af energitjenester og andre energieffektiviseringstiltag,
- sørge for at slutbrugerne på en omkostningseffektiv måde får individuel forbrugsmåling der viser energiforbrug og tidspunkt.

Europa-Parlamentet vedtog sin første læsning den 7. juni 2005. Det væsentligste element heri er et forslag om en skærpelse af den oprindeligt foreslåede bindende målsætning på 1 % årlig forbedring i energieffektiviteten over 6 år. Parlamentet foreslår en bindende målsætning om en samlet forbedring på 11.5 % pr. 2015 som skal opnås over tre trin fra 2006: 1 % årlig forbedring de første tre år, 1.3 % årligt de følgende tre år og 1.5 % årligt de sidste tre år.

Endvidere foreslår Europa-Parlamentet også en skærpelse af den oprindeligt foreslåede bindende målsætning på 1½ % årligt i 6 år for den offentlige sektor, således at den pålægges en forbedring ligeledes i tre faser over 9 år, med henholdsvis 4.5 % samlet for den første fase, 5.5 % for de følgende tre år og 6 % for de sidste tre år frem til 2015.

Europa-Parlamentet foreslår også, at muligheden for at vælge mellem forskellige målemetoder, der kan anvendes for at verificere indsatsen i medlemslandene (såkaldte top-down eller/og bottom-up metoder) afskaffes, således at kun bottom-up metoder tillades.

Endelig foreslår Europa-Parlamentet, at man sletter kravet om at distributionsselskaber og energileverandører tilbyder energitjenester med dækning af omkostningerne via tarifferne. I stedet foreslås det, at

der oprettes et energieffektivitetsfond i hvert medlemsland, som alle energileverandører i konkurrence med hinanden har mulighed for at søge om midler til energitjenester.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at målene med direktivet om at fremme energieffektivitet i slutanvendelserne og udvikle et marked for energitjenester ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan. Derfor er de foranstaltninger, der foreslås, i overensstemmelse med nærhedsprincippet i traktatens artikel 5.

Regeringen er enig i, at en indsats på fællesskabsplan er påkrævet, dels for at alle medlemslandene i fællesskab løfter byrden ved en øget indsats, dels fordi fælles europæiske initiativer bidrager til at sikre mere ensartede konkurrencevilkår landene imellem. Regeringen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **3. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Lov om fremme af energibesparelser (energispareloven) fastlægger de overordnede rammer for prioritering og planlægning af de fremtidige energispareaktiviteter, således der kan opnås størst mulig effekt i forhold til indsatsen.

Net- og distributionsselskaber inden for el, fjernvarme og naturgas er med hjemmel i henholdsvis elforsyningsloven, varmforsyningsloven og lov om naturgasforsyning med tilhørende bekendtgørelser pålagt at arbejde for fremme af energibesparelser hos forbrugerne.

Kommunernes adgang til låntagning og herunder muligheder for tredjepartsfinansiering er reguleret ved lov om kommunernes styrelse med tilhørende bekendtgørelser.

Bestemmelser om individuel måling af el, gas, vand og varme er fastsat i bekendtgørelse nr. 891 af 9. oktober 1996 med hjemmel i byggeloven, og vedrørende varme og varmt brugsvand i lejeloven, lov om leje af almene boliger og lov om leje af erhvervslokaler m.v.

Desuden virker en lang række danske love og bekendtgørelser for en øget energieffektivisering og energibesparelser, der alle vedrører initiativer der indirekte falder ind under direktivforslagets mål om 1 % besparelser pr. år.

Forslaget forventes at medføre behov for mindre ændringer af forskellige love og bekendtgørelser afhængigt af omfanget af nye initiativer, der skal til for at sikre realiseringen af de opstillede mål, samt af udformningen af det endelige direktiv.

## **4. Konsekvenser for Danmark**

### *Administrative konsekvenser*

Forslaget kan medføre reducerede administrative byrder for virksomheder og borgere gennem udviklingen af et velfungerende marked for energitjenester.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget har ikke i sig selv væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Det skønnes, at forslaget samlet set kan indebære administrative omkostninger i Transport- og Energiministeriet, Energistyrelsen. Disse omkostninger afholdes inden for Transport- og Energiministeriets rammer.

#### *Samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser*

Forslaget har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser. En opfølgende omkostningseffektiv energieffektiviseringsindsats vil have neutrale eller positive privatøkonomiske konsekvenser for virksomheder og borgere.

#### *Beskyttelsesniveau*

Forslaget vurderes at have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark og i EU.

### **5. Høring**

Forslaget har været sendt i høring den 26. januar 2004 til 88 interessenter. Der er indkommet 22 høringssvar, som nedenfor kort resumeres.

#### *Generelt*

Københavns kommune, HNG og Naturgas Midt-Nord, Elsparefonden, Dansk Energi samt Vindmølleindustrien finder, at direktivforslaget er et vigtigt og nødvendigt initiativ til at sikre opfyldelsen af klimapforpligtigelser og sikring af forsynings sikkerheden. Dansk Industri mener ikke, at forslagene er den mest effektive måde at fremme målene om øget forsynings sikkerhed og CO<sub>2</sub>-reduktioner, men er enig i, at der i enkelte sammenhænge kan være barrierer i forhold til realisering af samfundsøkonomiske og privatøkonomiske effektive energibesparelser. Disse barrierer bør identificeres i den relevante lovgivning og løses der.

#### *Det generelle 1 % mål og 1½ % målet for den offentlige sektor*

København Kommune, Dansk Industri, Dansk Energi og Foreningen for Energi og Miljø betragter 1%-målet som ambitiøst, mens Det Økologiske Råd, Greenpeace, Organisationen for Vedvarende Energi giver udtryk for, at målsætningerne er uambitiøse, og påpeger, at eftersom direktivet indebærer at kun omkostningseffektive energibesparelser skal gennemføres, er det uden omkostninger at sætte en højere målsætning. Ejendomsforeningen Danmark udtrykker modsat, at målene er urealistiske.

#### *Energitjenester*

Dansk Industri og Foreningen for Slutbrugere af Energi mener, at markedet for energitjenester kan etableres på frivillig basis og på kommercielle vilkår, hvor evt. barrierer nedbrydes via information. Foreningen af Rådgivende Ingeniører – FRI, Foreningen af Slutbrugere af Energi og Det Økologiske Råd mener, at fremme af udbudet af energitjenester af hensyn til en effektiv gennemførelse skal ske uafhængigt af energidistributører og energileverandører, hvorved indbyggede konflikter kan undgås, og det må sikres, at det ikke bliver muligt at foretage krydssubsidiering mellem forskellige kundegrupper. Københavns Kommune finder, at netselskabernes lovpligtige energirådgivning stadig er et vigtigt og nødvendigt virkemiddel, og Dansk Energi ønsker, at energispareinitiativer på reguleret basis generelt pålægges de neutrale netselskaber.

### **6. Forhandlingssituationen**

Formålet med direktivet om at fremme omkostningseffektive energieffektiviseringer er blevet budt velkommen af stort set alle delegerationer. Derimod har mange delegerationer udtrykt reservationer overfor

bindende målsætninger for energispareindsatsen samt direktivets krav om at pålægge energileverandørerne en aktiv rolle i promovningen af energitjenester.

Det foreliggende kompromisforslag indebærer, at alle medlemslande skal vedtage en vejledende målsætning om at effekten af besparelsesindsatsen over en 6-årig periode skal udgøre 6 % af energiforbruget i et givent basisår (gennemsnit af de seneste 5 år). Effekten af eksisterende tiltag siden 1995, og i særlige tilfælde 1991, kan godskrives.

Under forhandlingerne er kommet større fokus på virkemidler til fremme af energibesparelser, således at forslaget ikke længere så ensidigt handler om udvikling af energitjenesteydelser.

Af konkrete elementer kan nævnes, at den offentlige sektor skal spille en eksemplarisk rolle med hensyn til energibesparelser, og at energiselskaberne skal involveres i energispareindsatsen, herunder medvirke til at udvikle et marked for energitjenester, hvor der sælges varmekomfort og belysningskomfort i stedet for blot el og varme. Der er også bestemmelser om finansiering og evt. tilskud, om tariffer og om informative regninger.

Der er stort set enighed i Rådet om den foreliggende tekst, som har indarbejdet de mindst kontroversielle ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, men afvist de mest kontroversielle. Rådet har således bl.a. afvist EP's ændringsforslag om en obligatorisk målsætning, der i løbet af nogle år stiger til 1,5 % forbedring af energieffektiviteten om året.

## **7. Dansk holdning**

Danmark er generelt positiv over for fælles omkostningseffektive initiativer på europæisk plan, da det kan reducere evt. negative effekter på virksomhedernes konkurrenceevne samt reducere initiativernes omkostninger, i den overordnede bestræbelse på at forbedre forsyningssikkerheden, økonomisk og teknologisk vækst samt øge miljøbeskyttelsen. Danmark har i mange år haft en omfattende indsats indenfor energibesparelser, og kan betegnes som en af frontløberne indenfor området, og vil derfor sandsynligvis med de allerede implementerede og planlagte initiativer kunne nå den generelle målsætning på 1 %. Derfor er det meget positivt, at der rejses forslag på fællesskabsniveau, som kan bringe landene op på nogenlunde samme niveau. Dels kan det forøge eksportmulighederne for danske energieffektive teknologier og produkter, dels vil fælles europæiske initiativer sikre mere ensartede konkurrencevilkår landene imellem. Fra dansk side støtter man generelt, at direktivet udformes som et sæt rammebestemmelser, der fastlægger de overordnede formål og hensyn, men som giver medlemslandene frihed til selv at fastlægge den konkrete udformning.

Det foreliggende kompromisforslag er i god overensstemmelse med regeringens handlingsplan for en fornyet energispareindsats, som blev fremlagt i december 2005, og som der nu er opnået enighed om med forligspartierne.

De få punkter i den oprindelige tekst som Danmark havde problemer med er ændret, således at de danske synspunkter er tilgodeset. Et særligt dansk hensyn i sidste fase af forhandlingerne har været at sikre, at der ikke blev indført begrænsninger for netselskabernes muligheder for at inddrage omkostningerne til deres energispareindsats i tarifferne.

### **8. Tidligere forelæggelse for Folketinget Europaudvalg**

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering d. 4. juni 2004 og den 19. november 2004. Grundnotat om direktivforslaget blev fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 1. april 2004.

## **Dagsordenspunkt 10: Meddelelse fra Kommissionen: Grønbog om energieffektivitet.**

Nyt notat

### **1. Baggrund og indhold**

Den nye kommissær for energi, Andris Piebalgs, har annonceret, at energieffektivisering er hans højest prioriterede indsatsområde i 2005. Som led i denne prioritering vil Kommissionen præsentere en grøn-bog om energieffektivisering på rådsmødet. Efter det oplyste planlægges grønbogen godkendt af Kom-missionen den 22. juni 2005.

Der er ikke fremlagt et udkast til grønbogen, men det forventes at den, udover en analyse af besparel-sesmuligheder, barrierer mv., vil indeholde en række konkrete forslag til en styrkelse af EU-initiativerne til fremme af energibesparelser. Disse initiativer forventes at ligge i forlængelse af allerede vedtagne initiativer. Det kan bl.a. omfatte implementeringen af Eco-design direktivet og opstramninger af byg-ningsdirektivet. Grønbogen forventes også at indeholde initiativer på transportområdet.

### **2. Dansk holdning**

Umiddelbart er man fra dansk side positivt indstillet overfor at Kommissionen fremlægger en grøn-bog om energieffektivitet. På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 vil man fra dansk side noterer sig Kommissionens præsentation af grønbogen.

### **3. Tidligere forelæggelse for Folketinget Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenspunkt 11: Internationale relationer på energiområdet

### Nyt notat

#### **1. Baggrund og indhold**

Under dette dagsordenspunkt vil der blive orienteret om status for samarbejdet for så vidt angår en række internationale fora mv.

##### *EU-OPEC dialogen*

Formandskabet og Kommissionen vil orientere om resultatet af det første EU-OPEC møde den 9. juni 2005 i Bruxelles, med deltagelse af trojkaen, Kommissionen og formanden for OPEC, den kuwaitiske olieminister. Hovedemnerne var oliemarkedssituationen og udvikling af dialogsamarbejdet. Fra EU's side opfordrede man OPEC til at øge produktionen med henblik på en sænkning af priserne.

##### *EU-Rusland dialogen*

Energdialogen blev lanceret på topmødet mellem EU og Rusland under det franske formandskab i efteråret 2000. Energdialogen er et led i bestræbelserne på at etablere et partnerskab mellem Fællesskabet og Rusland på energiområdet. EU's interesser i samarbejdet med Rusland knytter sig først og fremmest til import af energiråstoffer fra Rusland, herunder især olie og gas. Ruslands interesser knytter sig især til EU-investeringer i energisektoren og overførsel af teknologi samt know-how. Fra EU's side føres dialogen af Kommissionen på Fællesskabets vegne. Energdialogen mellem EU og Rusland er ofte på rådsmødet (energi), som et punkt, hvor Kommissionen giver en mundtlig orientering, der jævnligt giver anledning til kritik for manglende inddragelse af medlemslandene og manglende åbenhed om dialogen.

UK forventes at lægge stor vægt på dialogen under sit formandskab i andet halvår 2005 og vil formentlig derfor opfordre Kommissionen til et tættere samarbejde med Rådet i fremtiden.

##### *Regionalt energisamarbejde i Østersøområdet*

På energiområdet foregår det regionale samarbejde mellem Østersølandene i BASREC (Baltic Sea Regional Energy Cooperation). I forhold til EU er hovedproblemet, set fra BASREC-landenes side, at Kommissionen giver forholdsvis for stor vægt til samarbejdet i Middelhavsregionen. BASREC har for nylig udarbejdet en handlingsplan for samarbejdet i de nærmeste år, og man er i den forbindelse meget opsat på at opnå et større engagement fra EU's side i dette regionale arbejde. Et centralt argument for større EU-engagement er at Rusland er med i BASREC-samarbejdet, hvilket EU burde være mere interesseret i at udnytte.

Polen har som formand for BASREC foreslået, at man på rådsmødet drøfter en tættere tilknytning af dette regionale samarbejde til EU.

##### *Traktat mellem Det Europæiske Fællesskab og staterne i Sydøst-Europa med henblik på at etablere et integreret energimarked i Sydøst-Europa*

Siden Helsingfors-topmødet i december 1999 har EU haft som mål at styrke stabilitet, sikkerhed og økonomisk udvikling i Sydøst-Europa. På et uformelt rådsmøde (energi) i Thessaloniki den 22. februar 2003 kunne formanden konkludere, at der generelt var en positiv holdning til, at der bør gøres en indsats for at udvikle energisektorerne i de pågældende lande. Som opfølgning herpå fik Kommissionen i maj 2004 mandat til at forhandle en traktat, som etablerer en organisering af et integreret energimarked



for Sydøst-Europa. Hovedindholdet i den foreslåede traktat er etableringen af et energifællesskab mellem medlemslandene, som dels er EU-medlemslandene, dels de pågældende lande i Balkan-området.<sup>2</sup>

Rådet har tidligere, i rådskonklusioner af 14. maj 2003, hilst etableringen af dette fællesskab velkomment og understreget vigtigheden af, at der etableres åbne, driftssikre og konkurrencebetonede markeder, bl.a. gennem rekonstruktion og udvikling af de nødvendige el- og gasinfrastrukturer.

## **2. Forhandlingssituationen**

*Traktat mellem Det Europæiske Fællesskab og staterne i Sydøst-Europa med henblik på at etablere et integreret energimarked i Sydøst-Europa*

Der udestår fortsat nogle problemer, før en beslutning om Kommissionens undertegnelse på vegne af Fællesskabet kan finde sted. Det drejer sig især om traktatens gyldighedsområde, sprogeregime og passende repræsentation af medlemslande i de institutioner der oprettes under traktaten samt hjemsted for disse institutioner.

## **3. Dansk holdning**

*EU-OPEC dialogen*

Fra dansk side vil man kunne tage orienteringen til efterretning.

*EU-Rusland dialogen*

Danmark er enig i kritikken af Kommissionens manglende åbenhed. Samtidig vil man dog fra dansk side kunne tage orienteringen til efterretning.

*Regionalt energisamarbejde i Østersøområdet*

Danmark støtter de øvrige BASREC-lande i bestræbelserne på, at der fra EU's side kommer en større fokus på BASREC-samarbejdet.

*Traktat mellem Det Europæiske Fællesskab og staterne i Sydøst-Europa med henblik på at etablere et integreret energimarked i Sydøst-Europa*

Danmark støtter vedtagelsen af en traktat om etableringen af et energimarked i Sydøst-Europa, der bygger på de samme principper som det indre energimarked i EU og som er integreret med dette.

## **4. Tidligere forelæggelse for Folketinget Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

---

<sup>2</sup> De kontraherende parter er De Europæiske Fællesskaber, Albanien, Bulgarien, Bosnien og Hercegovina, Kroatien, FYROM (Makedonien), Montenegro, Rumænien, Serbien, Tyrkiet og Kosovo.