

DEPARTEMENTET

Dato 19. maj 2006
J. nr. 121-13

EU- og Luftfartskontoret

Rune Noack
Telefon 33 92 33 59
rno@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den 8.-9. juni 2006 – transport og energidelen**

Dagsordenspunkt 1: Internationale relationer på energiområdet.	2
Dagsordenspunkt 2: Det indre marked for energi.	5
Dagsordenspunkt 3 a: Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om en Biomassehandlingsplan. KOM(2005)628.....	9
Dagsordenspunkt 3 b: Energieffektivitet: Høring om Kommissionens grøn bog om energieffektivitet. KOM (2005) 265 endelig.	19
Dagsordenspunkt 3 c: Forhandlinger om en aftale med USA's regering og Det Europæiske Fællesskab om koordineringen af energieffektive mærkningsprogrammer for kontorudstyr. KOM(2006) 140 endelig.	30
Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, KOM (2005) 319.	35
Dagsordenspunkt 10: Meddelelse fra Kommissionen: Midtvejsevaluering af Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden: halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave, KOM(2006) 74.....	51
Dagsordenspunkt 11: Forslag til rådsbeslutning om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport. KOM (2001) 18.	54
Dagsordenspunkt 12: Civil navigationssystem Galileo.	56
Dagsordenspunkt 13: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), KOM (2005) 602.	60
Dagsordenspunkt 14: Eksterne relationer på luftfartens område.....	70



Dagsordenspunkt 1: Internationale relationer på energiområdet.

Side 2/70

- a. Vedtagelsen af Energitraktaten
- b. EU-OPEC
- c. EU-Rusland
- d. Eksterne relationer og forsyningsikkerhed

3. Internationale relationer på energiområdet.

Revideret notat

Resumé

Kommissionens og formandskabet vil orientere om status for samarbejdet for så vidt angår Energitraktaten, EU-OPEC, EU-Rusland og eksterne relationer og forsyningsikkerhed.

1. Baggrund og indhold

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

Vedtagelsen af Energitraktaten¹

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 nu vedtagne og underskrevne traktat er etableringen af et energifællesskab mellem medlemslandene, som dels er EU-medlemslandene, dels de pågældende lande i Balkan-området.²

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.

¹ Traktat mellem Det Europæiske Fællesskab og staterne i Sydøst-Europa med henblik på at etablere et integreret energimarked i Sydøst-Europa

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



Kommissionen vil på rådsmødet orientere om status for traktatens ratifikation og ikrafttræden.

EU-OPEC dialogen

Formandskabet og Kommissionen vil orientere om resultatet af det andet EU-OPEC møde den 2. december 2005 i Wien, 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. Kommissionen vil endvidere orientere om forberedelserne af det forestående EU-OPEC møde i Juni 2006.

EU-Rusland dialogen

Energidialogen blev lanceret på topmødet mellem EU og Rusland under det franske formandskab i efteråret 2000. Energidialogen 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. Som et led i dialogen er der endvidere oprettet fire tema-grupper om henholdsvis investeringer, infrastruktur, handel og energieffektivitet med deltagelse af eksperter fra Europa-Kommissionen, EU-medlemsstaterne, den russiske regering og den russiske og europæiske energiindustri. Grupperne skal komme med input til det fremtidige samarbejde mellem EU og Rusland på energiområdet.

Externe energirelationer og forsyningssikkerhed

Under dette dagsordenspunkt forventes Kommissionen at orientere om arbejdet i Kommissionen (Barrosos, Ferrero-Waldners og Piebalgs tjenestegrene) med udformningen af et papir om de eksterne aspekter af energiforsyningssikkerheden.

2. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Der er ikke tale om en retsakt.

3. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

4. Konsekvenser for Danmark

Emnerne har ingen direkte konsekvenser for Danmark.

5. Høring

Der vil ikke blive gennemført en høring.

6. Andre landes forventede holdning



Ikke relevant.

Side 4/70

7. Europa-Parlamentets holdning

Sagerne skal ikke forelægges Europa-Parlamentet.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Fra dansk side støtter man en aktiv politik mht. dialog på energiområdet med alle vigtige globale aktører med henblik på at bidrage til øget stabilitet og sikkerhed i energiforsyningerne.

9. Tidligere forelæggelse for Folketinget Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg, senest forud for rådsmødet den 1. december 2005. Udvalget orienteredes med aktuelt samlenotat som fremsendtes den 18. november 2005.



Dagsordenspunkt 2: Det indre marked for energi.

Revideret notat.

Resumé.

El- og gasdirektiverne blev vedtaget i sommeren 2003 med en frist for implementering i de nationale lovgivninger den 1. juli 2004. Langt fra alle medlemslande overholdt denne frist.

Kommissionen sendte den 4. april 2006 brev til 17 lande som led i en dybtgående undersøgelse af, om de har vedtaget den nødvendige lovgivning, og om lovgivningen er i overensstemmelse med markedsdirektiverne for det liberaliserede el- og gasmarked.

Formandskabet lægger op til en politisk debat om gennemførelsen af det indre marked for el og gas på det kommende rådsmøde.

1. Baggrund og indhold

Under dette dagsordenspunkt lægger formandskabet op til en politisk debat om gennemførelsen af det indre marked for el og gas.

El- og gasdirektiverne blev vedtaget i sommeren 2003 med en frist for implementering i de nationale lovgivninger den 1. juli 2004. Langt fra alle medlemslande overholdt denne frist.

Kommissionen sendte den 4. april 2006 brev til 17 lande som led i en dybtgående undersøgelse af, om de har vedtaget den nødvendige lovgivning, og om lovgivningen er i overensstemmelse med markedsdirektiverne for det liberaliserede el- og gasmarked.

Skridtet skal ses som en konsekvens af en konkurrenceundersøgelse af energiområdet, som blev offentliggjort den 16. februar 2006, hvor konkurrencekommissær Neelie Kroes bebudede, at nu var tålmodigheden opbrugt med den manglende effektive konkurrence på el- og gasmarkederne i Europa.

Adskillige medlemslande er på kant med Kommissionen: Tyskland, Frankrig, Italien, Belgien Østrig, Spanien, Irland, Tjekkiet, Estland, Letland, Litauen, Finland, Grækenland, Polen, Sverige, Slovakiet og Storbritannien. Disse lande har fået en påtale for ikke at have implementeret liberaliseringspakkens bestemmelser korrekt.

Overtrædelserne omfatter blandt andet opretholdelse af prisregulering, som virker begrænsende for nye aktørers adgang til markedet, manglende juridisk adskillelse af el- og gasselskaber med interesser i både forsyning og transmission. Diskrimination af tredjepartsadgang til net og anvendelse af ikke-



gennemsigtige tariffer, manglende adgang til leverandørskifte og langtidskontrakter for el- og gas.

Europa-Kommissionen har rejst sag over for Spanien og Luxembourg ved EF-Domstolen. Der verserer i forvejen en sag mod Portugal og Ungarn.

Det Europæiske Råd noterede sig på det seneste møde i marts 2006, at Europa står over for en række udfordringer på energiområdet, herunder den manglende fremdrift i gennemførelsen af et effektivt indre marked.

2. Nærhedsprincippet

Der foreligger ikke noget forslag fra Kommissionen.

3. Gældende dansk ret

Der er ikke tale om noget forslag til retsakt.

4. Konsekvenser for Danmark

Resultatet af den politiske debat forventes ikke at få umiddelbare lovgivningsmæssige, administrative, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser. Ej heller forventes den at have betydning for beskyttelsesniveauet.

5. Høring

Formandskabets oplæg vil ikke blive sendt i høring.

6. Andre landes forventede holdning

Der er stor fokus på energiområdet i EU, der således også var på dagsordenen på Det Europæiske Råds møde den 23.-24. marts 2006. Med hensyn til det indre marked for el og gas fremgår det af formandskabets konklusioner fra topmødet, at sikring af de europæiske økonomiers konkurrenceevne og af en økonomisk overkommelig energiforsyning skal ske gennem:

- Samarbejde med medlemsstaterne om gennemførelsen af åbningen af det indre marked for el og gas til medio 2007.
- En fuldstændig, effektiv og gennemsigtig gennemførelse af lovgivningen om det indre marked, der også bør spille en rolle for forsyningssikkerheden.
- Fremme af en tilgang til nabolande, der svarer til tilgangen i det indre energimarked.
- Forbedring af samordningen mellem energimyndighederne og af den rolle, de spiller.
- Fremskyndet udbygning af det regionale energisamarbejde inden for EU.

I overensstemmelse hermed er der forud for Rådsmødet den 8. juni opnået enighed om et sæt rådskonklusioner, som især fokuserer på:



- Sikring af en fuldstændig, effektiv og gennemsigtig gennemførelse af lovgivningen om det indre marked ikke kun efter lovens bogstav men også dens ånd.
- Sikring af øget samarbejde og koordination, især mellem regulatorer, systemoperatører, energibørser og regeringer.
- Effektiv adskillelse af nettene med henblik på at sikre lige og ikke-diskriminerende adgang for alle systembrugere til gavn for konkurrencen.
- Sikring af gennemsigtighed for aktørerne på energimarkederne, herunder også forbrugerne.
- Forbedring af den grænseoverskridende udveksling af energi – både internt i EU og i forhold til tredjelande.
- Fremme af investeringer i infrastruktur.
- Forbedring af forsyningssikkerheden.

Formandskabet har på den baggrund fremlagt et oplæg med en række spørgsmål med henblik på at strukturere debatten i rådet. Spørgsmålene vedrører bl.a.

- Behovet for yderligere integrering og sammenkobling af de nationale energimarkeder, herunder hvordan man kan fremskynde udviklingen af regionale markeder som et skridt på vejen mod målet om et samlet indre el- og gasmarked, og undgå at de regionale markeder udvikler sig i forskellige retninger.
- Nødvendigheden af at håndtere EU's stigende importafhængighed og den potentielle risiko for forsyningsafbrydelser bl.a. ved at sprede energiforbruget på forskelligartede energikilder og leverandører.
- Hvordan varetages diversifikationen af forsyningskilder nationalt, og hvilke konsekvenser har diversifikationen i relation til energinet og energimarkederne.

7. **Europa-Parlamentets udtalelse**

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

8. **Regeringens foreløbige generelle holdning**

Det er generelt i dansk interesse, at el- og gasliberaliseringen gennemføres effektivt og hurtigt. Danmark har valgt at satse på at opnå et reelt fungerende marked for derved at sikre forbrugernes interesser bedst muligt. Ifølge regeringens energistrategi skal ”barrierer for konkurrence (...) først og fremmest imødegås gennem fælles EU-regulering, hvor konkurrencereglerne og mulighederne for at sanktionere dem skal styrkes. Endvidere kan der være behov for at revidere de eksisterende direktiver mhp. at sikre ejermæssig adskillelse mellem de nationale systemoperatører fra kommercielle interesser, samt sikre, at de nationale tilsynsmyndigheder har de nødvendige beføjelser og bliver reelt uafhængige af politiske og kommercielle interesser”. Der er for tiden imidlertid ik-



ke støtte til en revision af direktiverne på dette punkt og Kommissionen er ikke parat endnu til at tage initiativer i denne retning.

Side 8/70

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Det indre marked for el og gas har været forelagt for Folketingets Europaudvalg adskillige gange. El- og gasdirektiverne blev forelagt med henblik på forhandlingsoplæg i forbindelse med Det Europæiske Råds møde den 15.-16. marts 2002, jf. aktuelt notat af 15. februar 2002, sendt til Folketingets Europaudvalg den 15. februar 2002. Senest blev sagen nævnt til orientering i udvalget den 25. november 2005, forud for rådsmødet den 1. december 2005.



**Dagsordenspunkt 3 a: Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om en Biomassehandlingsplan.
KOM(2005)628.**

Revideret notat

Resumé

Kommissionens forslag til handlingsplan for biomasse tager sit udgangspunkt i behovet for en forstærket indsats, i lyset af at det ikke ser ud til, at EU vil opfylde målsætningen fra 1997 om en fordobling af vedvarende energi fra 6 % til 12 % pr. 2010. Fordelene ved at gøre en ekstra indsats for biomasseanvendelsen er øget energiforsyningsikkerhed, reduktion af drivhusgasemissionerne og øget beskæftigelse især i landdistrikterne. Kommissionen foreslår en fordobling fra 2002 til 2010 af biomasseanvendelsen. Denne målsætning er underopdelt i delmål for anvendelsen af biomasse til henholdsvis elfremstilling, varme og biobrændstof til transport. Kommissionen vurderer, at biomasse i form af biobrændstoffer til transport er dyrest, fulgt af biomasse til elproduktion, mens biomasse til varmeproduktion, som er billigst, karakteriseres som "konkurrencedygtig".

På rådsmødet forventes vedtaget et sæt rådskonklusioner om handlingsplanen for biomasse.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsendte 13. december 2005 sit forslag til handlingsplan for øget brug af biomasse i EU til Ministerrådet. Den formelle behandling i rådsregi af forslaget vil finde sted i energidelen af rådsformationen Transport, Telekommunikation og Energi på rådsmødet den 8. juni 2006, hvor der forventes at blive vedtaget rådskonklusioner om handlingsplanen. På grund af forslagets tværgående karakter fandt der også en behandling sted i landbrugs- og fiskerirådet den 23. januar og 20. februar 2006.

Kommissionen henviser til den indikative målsætning i hvidbogen om vedvarende energi fra 1997 om at fordoble EU's anvendelse af vedvarende energi fra 6 % til 12 % pr. 2010, som Rådet i sine konklusioner af 8. juni 1998 fandt nyttig som rettesnor for en forøget indsats på såvel Fællesskabs- som på medlemslandsniveau, idet der tages højde for de forskellige nationale forudsætninger. Samtidig konstaterer Kommissionen, at det frem til 2002 ikke er lykkedes at øge andelen af vedvarende energi, som stadig ligger omkring 6 %. Det konkluderes, at en fordobling af biomasseanvendelsen er nødvendig, hvis målet skal nås, og det noteres, at dette vil indebære flere fordele for unionen:

- Øget forsyningsikkerhed gennem reduktion af olieafhængigheden.
- Reduceret udledning af drivhusgasser, jf. Kyoto-aftalen.
- Øget beskæftigelse især i landdistrikterne.



I handlingsplanen anføres endvidere overvejelserne om at gennemgå EU-lovgivningen for at se på mulighederne for at fjerne eventuelle barrierer for øget udnyttelse af biomasse, ligesom behovet for at fastlægge nogle miljøstandarder for biomasse indgår i overvejelserne, således at produktion og anvendelse af biomasse lever op til bæredygtighedskrav.

Kommissionen konstaterer, at det globale energiforbrug er vokset 15 % i løbet af 1990'erne, og at det forventes at vokse endnu hurtigere frem til 2020. Øget efterspørgsel i blandt andet Kina og Indien lægger pres på forsyning og priser på olie og naturgas. Olieprisen steg til over 60 US\$/tønde i 2005. Dette betegnes som en trussel mod den Europæiske Unions økonomi. Det nævnes, at reduceret olieforbrug blandt andet via øget brug af biomasse vil påvirke prisdannelsen i retning af lavere oliepriser.

Vedrørende biobrændstoffer til transport vurderer Kommissionen, at det ikke er lykkedes at leve op til referenceværdien i biobrændstofdirektivet om 2 % biobrændstoffer i den mængde benzin og diesel, der sælges til transport i EU i 2005. Hvis alle medlemsstater har levet op til deres nationale vejledende mål, vil biobrændstofandelen være 1,4 % i 2005, hvilket vil være en markant vækst fra 0,8 % i 2004, - en vækst som altså næppe er sket i fuldt omfang.

Kommissionen mener, at kun halvdelen af medlemslandene har indført de nødvendige foranstaltninger til fremme af energi fra biomasse, og at dette er den vigtigste barriere. Tyskland, Sverige, Storbritannien, Frankrig og Holland fremhæves som positive eksempler. Danmark nævnes, noget overraskende, ikke i denne sammenhæng.

Kommissionen foreslår en fordobling af anvendelsen af biomasse fra 2002 til 2010. Forøgelsen på i alt 80 mio. ton olieekvivalent (mtoe) (lig med 3350 petajoule (PJ), som svarer til 4 gange Danmarks bruttoenergiforbrug) er underopdelt i delmål med 35 mtoe til elektricitet, 27 mtoe til varme og 18 mtoe til transportbrændstof. De direkte meromkostninger hertil er – uden indregning af fordelene mht. forsyningssikkerhed, CO₂-udledning og beskæftigelse – vurderet til mellem 2,1 og 16,6 milliarder euro pr. år (afhængigt af prisudviklingen på fossil energi). Det vurderes, at biobrændstoffer til transport er dyrest, fulgt af biomasse til elproduktion, mens biomasse til varmeproduktion, som er billigst, karakteriseres som ”konkurrencedygtig”.

Handlingsplanen peger endvidere på de aktivitetsskabende, herunder også beskæftigelsesmæssige, effekter, der vil være i landdistrikterne af en øget anvendelse af biomasse til energi. Der peges i den forbindelse både på en øget og mere effektiv anvendelse af bi- og restprodukter fra skov- og landbrug samt potentialerne i en egentlig produktion af biomasse til energiformål.



Kommissionen peger i handlingsplanen på en række tværgående instrumenter, der kan medvirke til at fremme forsyningen af biomasse. Der peges eksplicit på den mulighed for støtte til dyrkningen af energiafgrøder, som blev indført med reformen af den fælles landbrugspolitik i 2003. Reformen bane de vej for de producenter, der ønskede at dyrke flere energiafgrøder. Kommissionen lægger i handlingsplanen op til at finansiere en informationskampagne om egenskaberne og mulighederne ved energiafgrøder.

Kommissionen peger i handlingsplanen tillige på, at denne vil se på den lovgivningsramme, der omgiver tilladelser til genbrug af animalske biprodukter i relation til energiudvinning i form af især biogas og biodiesel. Kommissionen lægger i denne henseende vægt på, at der fastholdes et højt beskyttelsesniveau for så vidt angår dyrevelfærd.

Kommissionen nævner i planen endvidere EU's landdistriktspolitik som et instrument, der kan medvirke til at fremme produktionen af biomasse, herunder gennem støtte til investeringer i eller nær landbrugsbedrifter.

Den kan bemærkes, at det østrigske formandskab har valgt at opprioritere behandlingen af biomassehandlingsplanen i lyset af de høje oliepriser og begivenhederne omkring årsskiftet vedrørende leverance af naturgas fra Rusland.

2. Hjemmelsgrundlag

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant, da der ikke er tale om et konkret lovgivningsforslag.

3. Gældende dansk ret og konsekvenser herfor

Da der ikke foreligger forslag til konkrete retsakter, er det ikke muligt at opstille konsekvenser for dansk lovgivning.

4. Høring

Energistyrelsen sendte den 16. januar 2006 handlingsplanen i høring med høringsfrist den 11. februar 2006. Der er indkommet høringssvar fra:

affald danmark

Brancheforeningen for Biogas

CO-industri

Dansk Industri

Dansk Energi

Dansk Landbrug og Landbrugsrådet

Energinet.dk

Forskningscenter Risø

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene

OFR - Oliebranchens Fællesrepræsentation

Dansk Fjernvarme (ingen bemærkninger)

Forbrugerrådet (ingen bemærkninger)



Generelt hilses EU-Kommissionens forslag velkommen af høringsparterne. Der er ligeledes en generel enighed om, at biomasse spiller og vil spille en betydelig rolle i EU's energiforsyning og sikring af forsyningsikkerheden. I det følgende gennemgås hovedpunkterne i kommentarerne til handlingsplanen.

Bindende delmålsætninger

Af høringssvarene fra *Dansk industri (DI)* og *OFR* fremgår det, at der lægges vægt på metodefriheden til at tilrettelægge anvendelsen af biomasse. Ved prioriteringen af, hvorledes indsatsen skal tilrettelægges, er det vigtigt, at anvendelsen skal være omkostningseffektiv og sikre "mest miljø for pengene". *OFR* lægger ligeledes vægt på, at de enkelte landes allerede gennemførte indsats tages fuldt ud i betragtning.

Dansk Landbrug og Landbrugsrådet støtter modsat op om Kommissionens udspil, der peger på, at landene i højere grad forpligtiges til at opfylde biobrændstofdirektivets mål om anvendelse af flydende biobrændstoffer til transportformål.

Forskningsprioritering

Høringssvarene bakker generelt op om prioriteringen af forskningsindsatsen. Særligt lægger *CO-industri*, *Dansk Energi*, *Dansk Landbrug og Landbrugsrådet*, *Energinet.dk*, *Forskningscenter Risø* og *HTS* vægt på indsatsen inden for biobrændstoffer til transport og samtænkning af energisystemer, således at restprodukter fra biobrændstofproduktionen anvendes til el- og varmeproduktion.

Biomasse til transportformål

Dansk Energi, *CO-industri* mener at Danmark bør rette væsentlig større fokus på biobrændstoffer til transportsektoren. Således mener *CO-industri* at ekstraomkostningerne ved anvendelse af biobrændstoffer til transport er overvurderet. Modsat mener *DI*, at anvendelsen af biobrændstoffer i transportsektoren på kort sigt ikke er omkostningseffektivt.

Dansk Energi og *Energinet.dk* mener at der kan være en række fordele ved at samtænke energisystemerne, hvor der ikke skabes barrierer men tværtimod tilskyndes til en tænkning, hvor hele ressourcen udnyttes på vej gennem energisystemet, fx ved anvendelse af landbrugsafgrøder til bioethanol og restfraktionen til el- og varmeproduktion i et kraftvarmeværk.

Miljømæssige forhold

En række hørings svar lægger vægt på, at en øget anvendelse af biomasse til energiproduktion ikke må få miljømæssigt negative konsekvenser. Således mener *Dansk Landbrug og Landbrugsrådet*, at landbruget ikke har ønske om at anvende brakarealer til produktion af bioenergi. Gennem udnyttelse af halm-



overskuddet og arealer fra sukkerproduktionen, som forventes at udgå af produktionen vil der være mulighed for at udnytte yderligere biomasseressourcer uden at ødelægge miljøet.

Energinet.dk savner en præcisering af, at biomasseressourcerne skal produceres bæredygtigt. *Risø* foreslår tilsvarende, at der ved udnyttelse af brakarealer bør reguleres, således at der ikke dyrkes intensivt med høje niveauer af gødning og pesticider.

affald danmark lægger vægt på, at der ved konvertering af genbrugsmateriale til produkter, der ikke længere skal behandles som affald sikres, at materialernes potentielt miljø- og sundhedsnegative konsekvenser imødegås.

Standardisering

affald danmark og *Energinet.dk* bifalder, at der foreslås standarder for fast affaldsbrændsel, der kan fremme det indre marked.

Biogas

Brancheforeningen for Biogas lægger vægt på, at Danmark ikke læner sig tilbage og konkluderer, at vi allerede har opnået en høj anvendelse af bioenergi i Danmark. En yderligere udbygning i Danmark med biogasanlæg kan give store gevinster, især fordi biogas er et effektivt virkemiddel til at reducere klimapåvirkningerne på. Ud over biogas til el- og varmeproduktion foreslår *Brancheforeningen*, at anvendelse af biogas til transportformål fremmes.

Opdaterede beregninger af samfundsøkonomiske konsekvenser

En række af høringssvarene peger på, at der er behov for opdaterede analyser af de samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser af en øget anvendelse af bioenergi i Danmark. I denne sammenhæng gør *Dansk Landbrug og Landbrugsrådet* opmærksom på, at ikke kun snævre samfundsøkonomiske hensyn, men også erhvervsøkonomiske konsekvenser bør inddrages.

Energiafgrøder

Dansk Landbrug og Landbrugsrådet og *HTS* støtter op om, at handlingsplanen sætter fokus på produktion af energiafgrøder til energiproduktion. Endvidere nævner *Dansk Landbrug og Landbrugsrådet* muligheden for at anvende tørstofrig husdyrgødning og animalske biprodukter.

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusionerne. Europa-Parlamentets udtalelse om handlingsplanen for biomasse foreligger endnu ikke.

7. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser



Biomassehandlingsplanen er ikke så konkret, at det er muligt at lave andet end meget generelle konsekvensvurderinger. Mere detaljerede vurderinger kan først gennemføres, når der som opfølgning på handlingsplanen ligger konkrete forslag til retsakter på bordet.

Helt overordnet og i forhold til målet om en fordobling af biomasseanvendelsen er det vurderingen, at der ikke vil være statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmark allerede har gjort en meget betydelig indsats på området, således at fordoblingen af biomasseanvendelsen primært vil være et resultat af andre medlemslandes indsats. Det er i denne forbindelse en forudsætning, at Danmarks allerede gennemførte indsats bliver taget i betragtning fuldt ud.

Der kan forventes positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i lyset af de eksportmuligheder, der kan opstå for danske virksomheder, som har - eller i kraft af de igangværende tiltag for fremme af udvikling og anvendelse af miljøeffektive teknologier kan opnå - en stærk markedspostition mht. biomasseteknologi i energisektoren.

Herudover kan der forventes positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for landbrugserhvervet af en øget satsning på at fremme udviklingen af biomasseforsyningen i kraft af de forbedrede indtjeningsmuligheder for landmændene og de afledte muligheder for merbeskæftigelse i landdistrikterne.

Såfremt det i handlingsplanen fastholdes, at alle lande skal opfylde de enkelte delmål, kan en ekstra indsats for at nå et delmål vedrørende transportbrændstof få negative samfundsøkonomiske konsekvenser afhængigt af, hvilke forpligtelser de enkelte lande som opfølgning på handlingsplanen måtte blive pålagt for at nå det fælles mål. Hertil kommer eventuelle negative statsfinansielle konsekvenser, afhængigt af hvilke instrumenter, der tages i anvendelse.

Først når der foreligger konkrete forslag til retsakter kan de administrative konsekvenser opgøres, men det er forventningen, at de etablerede administrative procedurer mv. i henhold til den eksisterende danske lovgivning i vidt omfang vil kunne dække behovet.

8. Miljømæssige konsekvenser

Det forventes, at udmøntningen af handlingsplanen vil kunne få en positiv virkning i forhold til miljøbeskyttelsesniveauet gennem et formindsket CO₂-udslip i Danmark og EU. I det omfang braklagt jord inddrages i produktionen, kan der dog ske øget udvaskning af nitrater og pesticider samt en forringelse af biodiversitet og andre naturværdier. Med hensyn til udslippet til luften af andre skadelige stoffer end CO₂ er anvendelsen af biomasse i stedet for fossile brændsler samlet set neutral. Handlingsplanens forslag om standarder og normer vil dog føre til, at den biomasse der anvendes, bliver anvendt på en miljømæssigt bedre måde.



9. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt, at Europa overvinder sin afhængighed af fossile brændstoffer. Biomasse er et af de vigtigste alternativer, og det er nødvendigt, at man på europæisk niveau udarbejder omkostningseffektive foranstaltninger til fordel for biomasse for:

- at drage mest mulig nytte af nationale og lokale innovationer,
- at give et klart perspektiv for de vigtigste erhvervsgrøner på europæisk niveau, og
- at dele byrderne rimeligt.

Regeringen er enig heri og finder på den baggrund, at handlingsplanen er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

10. Andre landes forventede holdninger

Handlingsplanen blev behandlet på rådsmøder (landbrug og fiskeri) den 23. januar og 20. februar 2006, hvor den generelt blev godt modtaget. Flere lande tilsluttede sig det danske ønske om fleksibilitet af hensyn til medlemsstaternes muligheder for at vælge de mest omkostningseffektive løsninger.

På energidelen af rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 14. marts 2006 gav formandskabet en kort orientering om formandskabskonklusionerne om biomasse og biobrændstoffer fra det seneste møde i rådet af landbrugsministre. Der var ingen debat under punktet.

Biomassehandlingsplanen indgår endvidere i formandskabskonklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. marts 2006, hvor Kommissionens forslag til en mere integreret europæisk energipolitik blev drøftet.

Udkast til rådskonklusioner om handlingsplanen har været drøftet på et antal møder i rådets arbejdsgruppe for energi. Der er enighed om det foreliggende udkast.

Konklusionerne fremhæver, at øget brug af biomasse kan bidrage til de tre overordnede energipolitiske mål vedrørende forsyningssikkerhed, konkurrenceevne og miljømæssig bæredygtighed. Derudover understreges følgende generelle principper for formuleringen af en biomassepolitik:

- Det skal være en integreret tilgang, som tager hensyn til bæredygtighed, vækst og beskæftigelse samt miljø.
- Nærhedsprincippet skal respekteres, så medlemslandene får fleksibilitet til at udvikle egne politikker og instrumenter og bestemme individuelle mål og til at vælge typer af biomasse.
- Omkostningseffektivitet skal være et vigtigt retningsgivende princip både nationalt og i EU.



- Der skal søges en balance mellem brug af biomasse til energiformål, brug af biomasse til andre formål samt naturbeskyttelse
- Der skal være en balanceret tilgang med hensyn til hjemlig produktion og import af biomasse.
- Effekten af relevant eksisterende lovgivning skal vurderes, før sådan lovgivning revideres.

Rådskonklusionerne identificerer en række prioriterede områder til fremme af biomasse. De omfatter bl.a. forskning, udvikling og demonstration i biomasse, herunder udvikling af 2. generations biobrændstoffer. Andre prioriterede områder er udvikling af velfungerende markeder for biomasse, fjernelse af tekniske og ikke-tekniske barrierer både i EU og på nationalt plan, informationskampagner, øget brug af biomasse i forbindelse med kraftvarme og fjernvarme samt fastlæggelse af tekniske standarder for biobrændstoffer.

Med hensyn til fremme af biobrændstoffer opfordres medlemslandene til at nå de opstillede indikative mål for biobrændstoffer, men samtidig understreges nærhedsprincippet, herunder medlemslandenes frihed til at vælge i hvilke sektorer biomasse skal bruges og hvilke instrumenter, der vælges for at opnå omkostningseffektivitet. Konklusionerne indeholder ikke opfordringer til fastsættelse af individuelle målsætninger for medlemslandene.

Medlemslandene opfordres til som led i opfølgningen på rådskonklusionerne at udvikle eller opdatere nationale biomassehandlingsplaner.

Rådskonklusionerne inviterer Kommissionen til at tage forskellige initiativer til opfølgning, herunder bl.a. at fremsætte forslag, som fremmer omkostningseffektiv og bæredygtig brug af biomasse til varme og køling. Kommissionen inviteres endvidere til at vurdere gennemførelsen af relevant fællesskabslovgivning i medlemslandene samt til at vurdere de forskellige initiativer, der tages som opfølgning på rådskonklusionerne, og rapportere herom til Rådet ved udgangen af 2008.

11. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark kan støtte udkastet til rådskonklusioner. Regeringen arbejder generelt for en øget anvendelse af vedvarende energi og biomasse. Danmark har en meget ambitiøs politik på biomasseområdet. Der anvendes i dag en væsentlig mængde biomasse på kraftværkerne som følge af biomasseaftalen.

På den baggrund støtter man fra dansk side Kommissionens aktive indsats for at fremme anvendelsen af biomasse generelt. Det er i god overensstemmelse med den hidtidige ambitiøse danske politik på området. Handlingsplanen for



biomasse kan understøttes af de eksisterende instrumenter og igangværende overvejelser på landbrugsområdet i Danmark.

Danmark har mere end 3-doblet biomassens andel af energiforsyningen siden 1980, således at vi i 2005 dækker over 14 % af den samlede forsyning med vedvarende energi (VE), heraf ca. 11 % med biomasse. Hermed er Danmark et af de EU-lande, der har gjort mest for at fremme brugen af biomasse i energiforsyningen.

Kommissionens udgangspunkt er, at målsætningen fra 1997 om en fordobling i anvendelsen af vedvarende energi i EU fra 6 % til 12 % ikke er lykkedes (VE-andelen er pr. 2002 stagneret omkring 6 %), og at det derfor er nødvendigt med en ekstra indsats for at nå de 12 % i 2010. Fortsat høje oliepriser og CO₂-kvoteordningen vil dog i sig selv stimulere udnyttelse af biomasse og anden vedvarende energi i EU.

Danmark gennemfører i perioden 1997 til 2010 den fordobling af anvendelsen af VE, som EU har sat som mål. VE udgjorde i 1997 70 PJ eller 8 % af det samlede forbrug på 851 PJ. I 2005 er VE-forsyningen i Danmark foreløbigt opgjort til 123 PJ og i 2010 vil den – primært i kraft af allerede truffne beslutninger – have rundet 140 PJ, eller 16 % af bruttoenergiforbruget på omkring 850 PJ.

Danmark er hermed et af de EU-lande, der har gjort mest for at fremme brug af biomasse i energiforsyningen. Dette indebærer samtidig, at Danmark har betydelige erfaringer, som kan nyttiggøres ved den omstilling, EU nu søger at opnå. Det er derfor i Danmarks interesse, at omstillingen gennemføres med fokus på effektivitet, hvor danske virksomheder har en særlig kompetence, hvilket i særlig grad vil kunne tilgodese danske virksomheder.

Dansk erhvervslivs særlige kompetencer på dette område vedrører især anvendelse af biomasse til varme- og kraftvarmeproduktion med høj effektivitet både energimæssigt og økonomisk. Anvendelse af halm er et dansk speciale, som må forventes i stigende grad bliver interessant blandt andet i resten af EU. Denne interesse vil yderligere forstærkes, hvis den samlede indsats på EU-plan øges. Også indenfor biogas og produktion af biobrændstoffer har danske virksomheder betydelige kompetencer og erhvervsmæssige aktiviteter.

Danmark støtter aktivt prioriteringen af 2. generations biobrændstofteknologier i det 7. rammeprogram for forskning. Dette er helt i tråd med prioriteringen af sådanne teknologier i Energistyrelsens *Strategi for forskning og udvikling vedr. fremstilling af flydende biobrændstoffer*, juni 2005. For yderligere at accelerere udviklingen af biobrændstoffer lægger regeringen op til, at der i forbindelse med efterårets udmøntning af globaliseringsreserven søges afsat 200 mio. kr. over en fire-årig periode til udvikling af biobrændstoffer. Denne markante indsats skal målrettes udviklingen af 2. generations teknologier. Re-



geringen følger hermed op på konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. marts 2006 om at understøtte udviklingen af 2. generations biobrændstoffer.

Det er i dansk interesse at afdække og fjerne tekniske og administrative barrierer i såvel de fælles EU-regler som i den nationale lovgivning for udnyttelse af energipotentialet i alle former for biomasse og organisk affald. Samtidig er det vigtigt, at den indsats, landene allerede har gennemført, godskrives de enkelte landes målsætninger. Det indebærer, at Danmark ikke vil kunne acceptere som led i opfølgningen af handlingsplanen, at blive pålagt nationale målsætninger om den samlede anvendelse af biomasse til energiformål, som Danmark ikke allerede opfylder, idet den danske biomasseanvendelse i forvejen er blandt de højeste i EU.

I forhold til det konkrete forslag til biomassehandlingsplan finder man det fra dansk side vigtigt, at det i overensstemmelse med kravet om omkostningseffektivitet i energi- og klimapolitikken så vidt muligt overlades til medlemsstaterne selv at afgøre, hvilke delmål de ønsker at forfølge, samt hvilke instrumenter de vil tage i anvendelse. Dette burde også være i EU's overordnede interesse, da det vil fremme den mest effektive brug af biomasse.

Da regeringen arbejder for at afvikle den fælles landbrugsstøtte, er det vigtigt, at eventuelle initiativer ikke i realiteten primært får karakter af indirekte landbrugsstøtte finansieret af skatteyderne eller energiforbrugerne uden håndgribelige, omkostningseffektive fordele for miljø og energiforsyningsikkerhed.

Fra dansk side finder man, at flere af de foreslåede fremgangsmåder til fremme af biomasse rejser en række spørgsmål af samfundsøkonomisk, fiskal, landbrugs- og handelspolitisk karakter, som må undersøges nærmere. Det gælder fx forslag om nedsat momstakst for levering af fjernvarme, skattemæssige incitamenter for køretøjer indrettet til anvendelse af biobrændstof, samt særlige vilkår for import af bioethanol.

12. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 13. januar og den 10. februar 2006, forud for rådsmøderne (landbrug og fiskeri) den 23. januar og den 20. februar 2006. Sagen har endvidere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 10. marts 2006 forud for energidelen af rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 14. marts 2006.



Dagsordenspunkt 3 b: Energieffektivitet: Høring om Kommissionens grøn bog om energieffektivitet. KOM (2005) 265 endelig.

Revideret notat

Resumé

Grønbogen er en del af Kommissionens opprioritering af indsatsen for at fremme energibesparelser som et middel til at fremme konkurrenceevnen, til at fremme miljøbeskyttelsen og til at opfylde EU's Kyoto-forpligtelser og endelig til at øge forsyningssikkerheden. Med udgangspunkt i en identifikation af en række flaskehalse for realisering af energibesparelser indeholder grønbogen overvejelser om nye og forstærkende initiativer inden for en række områder. Der er bl.a. forslag om bedre oplysning til borgerne, bedre beskatning, mere målrettet statsstøtte, øget anvendelse af offentlige indkøb, forbedrede finansieringsinstrumenter og yderligere tiltag til forbedring af bygningers energieffektivitet. Grønbogen indeholder også overvejelser om initiativer til energieffektivisering på transportområdet.

Grønbogen blev sendt i offentlig høring med en frist for svar med udgangen af marts 2006. Sagen er sat på dagsordenen med henblik på en orientering fra Kommissionen om resultatet af høringen.

1. Status

Kommissionen vedtog den 22. juni 2005 "Grønbog om energieffektivisering – eller hvordan vi kan få mere ud af mindre". Grønbogen blev præsenteret på Rådsmødet (energi) den 29. juni 2005. Den danske udgave blev modtaget den 20. september 2005.

Grønbogen er et vigtigt element i kommissær for energi, Andris Piebalgs' energipolitiske prioriteringer, som gør en forbedring af energieffektiviteten til et hovedindsatsområde.

Grønbogen skitserer et ambitiøst program, der skal medvirke til at sikre realisering af omkostningseffektive energibesparelser svarende til 20 % af EU's nuværende energiforbrug.

Grønbogen indeholder 25 spørgsmål, som er tænkt som grundlaget for en bred debat frem til udgangen af marts 2006. Grønbogen er lagt frem via internettet i en offentlig høring, således at alle har mulighed for direkte at svare på disse spørgsmål. Herefter vil Kommissionen fremlægge et forslag til en handlingsplan om energieffektivisering, ledsaget af konkrete handlingsforslag.

Sagen er sat på dagsordenen med henblik på en orientering fra Kommissionen om resultatet af høringen. Selve handlingsplanen forventes fremlagt til september.



2. Formål og indhold

Grønbogen tager udgangspunkt i, at der er flere gode grunde til at styrke energispareindsatsen

Konkurrenceevnen og Lissabon processen: I grønningen anføres det, at en lang række undersøgelser viser, at EU kunne spare mindst 20% af sit nuværende energiforbrug på en omkostningseffektiv måde, svarende til 60 mia. € pr. år eller Tysklands og Finlands nuværende energiforbrug taget under ét. Der er ganske vist brug for betydelige investeringer i nyt energieffektivt udstyr og energitjenester for at dette sparepotentiale kan realiseres, men EU er blandt de første i verden på dette område, og energitjenesterne er ofte af lokal art. Dette betyder, at der vil skabes mange nye højt kvalificerede jobs i Europa. En række undersøgelser viser, at et sådant initiativ, direkte og indirekte, vil kunne skabe op til en million nye jobs i Europa. Da tiltagene i dette initiativ udelukkende består af omkostningseffektive energieffektivitetsforanstaltninger – som kan føre til nettobesparelser, selv om de nødvendige investeringer medregnes – vil en vellykket energieffektivitetsplan endvidere medføre, at en del af de 60 mia. €, der ikke bruges på energi, er reelle nettobesparelser, som forbedrer konkurrenceevnen og EU-borgernes levestandard. I de ovennævnte undersøgelser konkluderes det, at en gennemsnitlig EU-husstand - alt efter energiforbrug - vil kunne spare mellem 200 og 1 000 € pr. år på en omkostningseffektiv måde.

En effektiv energisparepolitik vil derfor ifølge Kommissionen kunne bidrage væsentligt til EU's konkurrenceevne og beskæftigelse – to centrale mål for Lissabon-dagsordenen. Da denne politik er rettet mod energiefteerspørgslen, hænger den sammen med EU's energiforsyningspolitik, bl.a. indsatsen for at fremme vedvarende energi, og indgår derfor i de prioriteringer, der første gang blev opstillet i grønningen fra 2000 "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningsikkerhed". Endvidere får energieffektivitetsudstyr, -tjenester og -teknologi stadig større betydning i verden som helhed. Hvis Europa fastholder sin fremstående stilling på dette område og er først til at udvikle og anvende ny energieffektivitetsteknologi, vil det også åbne døren for betydelige handelsmuligheder.

- *Miljøbeskyttelse og EU's Kyoto forpligtigelse:* I den forbindelse anføres det bl.a. i grønningen, at energibesparelser uden tvivl er det mest effektive og billigste instrument til at mindske drivhusgasemissionerne og forbedre luftkvaliteten, særlig i tætbefolkede områder. Det vil derfor gøre det nemmere for medlemsstaterne at opfylde deres Kyoto-forpligtelser. Herudover vil energibesparelser få en central plads i EU's mere langsigtede bestræbelser på at bekæmpe klimaændringerne gennem yderligere nedskæringer i emissionerne, som led i en kommende klimaplan for tiden efter 2012 under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer.
- *Forsyningsikkerhed:* Her nævnes det, at ud fra den aktuelle udvikling kan det anslås, at EU i 2030 må dække 90% af sit oliebehov og 80% af sit gasbehov gennem import. Energieffektivitet en vigtig nøgle til håndtering af dette problem. Gøres der en reel indsats for først at stabilisere EU's energi-



efterspørgsel på det nuværende niveau og dernæst mindske det, ville det være et vigtigt bidrag til en sammenhængende og afbalanceret politik for sikre energiforsyninger til EU.

På baggrund heraf identificerer grønbogen flaskehalsene for realisering af de omkostningseffektive energibesparelser. Der peges f.eks. på mangel på passende incitamenter, mangel på information og mangel på tilgængelige finansieringsmekanismer.

Grønbogen peger på en lang række initiativer og elementer, som kan medvirke til at overvinde disse flaskehalse. Nogle af de centrale forslag til handling er:

- *Opstilling af årlige handlingsplaner for energieffektivitet på nationalt plan.* Planerne kan indeholde foranstaltninger på nationalt, regionalt og lokalt plan med efterfølgende overvågning af resultaterne, både hvad energieffektivitet og omkostningseffektivitet angår. Planerne vil kunne suppleres med en 'benchmarking'- og 'peer review'-proces på europæisk plan, så medlemsstaterne nemt kan lære af de andres gode og dårlige resultater, og det sikres, at den bedste praksis hurtigt vinder indpas i hele EU
- *Bedre oplysning af borgerne,* f.eks. gennem mere målrettede informationskampagner og bedre varemærkning
- *Bedre beskatning,* så det sikres, at forurenere betaler, dog uden at det samlede afgiftsniveau hæves
- *Mere målrettet statsstøtte* (i tilfælde hvor offentlig støtte er berettiget), der står i rimeligt forhold til målet og tjener som incitament til effektiv energiuudnyttelse
- *Anvendelse af offentlige indkøb* til at sætte skub i brugen af ny energieffektiv teknologi, f.eks. mere energieffektive biler og it-udstyr
- *Anvendelse af nye eller forbedrede finansieringsinstrumenter* på både EU- og nationalt plan som incitament, men ikke støtte, til indførelse af omkostningseffektive forbedringer i både virksomheder og husholdninger
- *Yderligere tiltag til at forbedre energieffektiviteten i bygninger,* der er omfattet af EF-direktivet om bygningers energimæssige ydeevne, og eventuel udvidelse af direktivet til også at omfatte mindre bygninger, uden at dette medfører ringere omkostningseffektivitet og unødige administrationsbyrder
- *Anvendelse af Kommissionens CARS 21-initiativ* til at fremskynde udviklingen af en ny generation af mere brændstoffeffektive køretøjer.

3. Nærhedsprincippet

Overordnet skal det nævnes, at grønbogen ikke indeholder forslag til retsakter og at en vurdering af nærhedsprincippet derfor ikke er direkte relevant. Men grønbogen lægger op til at der vil blive fremlagt konkrete forslag. Det nævnes således eksplícit, at en fremtidig styrket indsats bør omfatte aktiviteter såvel på fællesskabsniveau som på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Der er selvstændige afsnit der beskriver mulige initiativer på alle disse niveauer.

Det er regeringens opfattelse, at en række kommende initiativer til fremme af energibesparelser med fordel kan gennemføres på EU-niveau. Dette er dels begrundet i, at der er tale om fælles markeder for energieffektiviseringsteknologier og at der gennem fælles regulering derfor kan opnås større og billigere be-



sparelser end gennem national regulering. Dels vil national regulering kunne medføre tekniske handelshindringer.

4. Gældende dansk ret

I Danmark er der vedtaget en række love mv. som har til formål at fremme energieffektivisering og –besparelser. Bl.a. er alle de gældende EU-initiativer implementeret i dansk lovgivning. En række af de danske initiativer svarer godt til de tanker og forslag der skitseres i grønbogen.

5. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der er tale om en grønbog, som ikke indeholder konkrete forslag til nye initiativer. Der er derfor ingen umiddelbare konsekvenser i forhold til gældende dansk ret.

Administrative konsekvenser

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen administrative konsekvenser.

Statsfinansielle konsekvenser

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen statsfinansielle konsekvenser.

Samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser

Da grønbogen ikke indeholder konkrete forslag har den ingen samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser. Grønbogen tager udgangspunkt i at kommende nye initiativer til energibesparelser og øget energieffektivitet skal være omkostningseffektive.

Beskyttelsesniveau

Forbedret energieffektivitet og øgede energibesparelser som følge af kommende konkrete initiativer vil reducere emissionerne af såvel SO_x, NO_x som drivhusgasser. Dette vil have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet.

6. Høring

Grønbogen blev sendt i høring den 9. august 2005 til 70 interessenter med en høringsfrist til den 29. august 2005. Efterfølgende er grønbogen sendt til høring hos yderligere 7 organisationer inden for transportområdet. Høringen blev gennemført på grundlag af den engelske udgave af grønbogen da den danske oversættelse på dette tidspunkt ikke var tilgængelig.

I det følgende resumeres de modtagne høringssvar kort:

Dansk Energi anfører indledningsvis, at det er helt afgørende at det indre el- og gasmarked bringes til at fungere stadigt mere effektivt. De ser energieffektiviseringer, som en væsentlig samfundsopgave, hvor energisektoren kan spille en



væsentlig rolle. En effektiv energispareindsats bør være markedsorienteret, og det er vigtigt at se på hele energisystemet og ikke kun på enkelte energibærere eller sektorer. Derfor støtter de grønbogens helhedsorienterede tilgang. Dansk Energi nævner, at den store udfordring er at sikre, at de eksisterende energieffektive teknologier anvendes, og at der er brug for markedsmodning og markedstræk. Som midler hertil nævnes bl.a. den offentlige sektor, dynamiske mærkningsordninger samt normer, standarder og positivlister. Det nævnes, at den danske energisektor gerne ser ambitiøse miljømål for reduktion af for eksempel CO₂, men det er helt afgørende at der er ens konkurrencevilkår på tværs af landegrænserne. Endelig nævner Dansk Energi, at det er logisk at inddrage energibesparelser i transportsektoren på linje med energibesparelser i andre sektorer.

Dansk Industri anfører indledningsvis, at det er positivt, at EU-Kommissionen lægger op til en åben dialog med aktørerne. I relation til Lissabonprocessen giver DI udtryk for, at det er deres vurdering, at politisk skabte job ikke bringer højere velstand til samfundet eller skaber flere job, end hvad der ellers ville finde sted – på EU-niveau. DI er enig i, at energieffektiviseringer er en væsentlig forudsætning for løsning af de klimapolitiske og ressourcemæssige udfordringer, som EU i lighed med resten af verden står overfor. De nødvendige energieffektiviseringer er kun mulige gennem nye innovationer og investeringer i ny teknologi. EU's primære indsats må derfor baseres på en intensiveret forskning og udvikling. I forhold til argumenterne om forsyningssikkerheden lægger DI vægt på, at der skal være et økonomisk rationale bag energieffektiviseringstiltagene. DI finder at de økonomiske incitamenter er til stede og de er imod yderligere tilskud eller afgifter. De kan lede til dobbeltregulering, og de ser en risiko for at der med grønbogen lægges op til dobbeltregulering. DI finder at såvel bindende som indikative mål for energieffektiviseringsindsatsen er ineffektive og de kan derfor heller ikke støtte etablering af markeder for hvide certifikater.

Energi Industrien i Dansk Industri (EI) anfører indledningsvis, at det parallelle forløb med Kommissionens høring og diskussioner af grønbogen i rådsregi medfører en risiko for, at resultaterne af den deltaljerede høring af de 25 spørgsmål ikke fuldt ud kommer til at indgå i den danske holdning. EI finder det positivt, at Kommissionen med grønbogen sætter et markant øget fokus på energibesparelser og spørgsmålet om, hvordan energieffektiviteten i EU kan øges. EI anfører, at der ikke er tvivl om, at energibesparelser og øget energieffektivitet har stor betydning for udviklingen i det samlede energiforbrug og tilsvarende for udviklingen i udslippet af klimagasser. Udfordringen består i at skabe rammerne for, at levedygtige investeringer i energibesparelser faktisk gennemføres. Der skal etableres ensartede og transparente rammer for alle EU-medlemsstater, hvor der anvendes midler, der bygger på markeds-mæssige vilkår. EI finder, at Energy Service Companies (ESCO's) er et af de områder, der skal ses nærmere på. Endelig anføres det, at forskning, udvikling og demonstration spiller en afgørende rolle.



Byggematerialeindustrien anfører at de har specifikke interesser i de aktioner, der vedrører bygninger og byggeri, og her indtager EU's direktiv om bygningers energimæssige ydeevne en central rolle. Øget energieffektiviseringer i bygninger giver danske byggematerialeproducenter ny muligheder på et marked, hvor man allerede nu kan levere til konkurrencedygtige priser.

Tekniq anfører at grønbogen på en række områder beskriver elementer af energieffektiviseringen, som allerede i dag er en del af dansk energipolitik og lovgivning. Tekniq støtter initiativer, der fremmer effektiv energianvendelse, og giver udtryk for, at installatørerne spiller en væsentlig rolle heri. De anfører, at der bør fokuseres på gennemførelse af effektiviseringerne og at det skal ske så ubureaukratisk som muligt.

Foreningen For Energi & Miljø (FFE&M) er generelt positivt stemt over for grønbogen og dens målsætning om at fremme energieffektivisering. Foreningen finder, at grønbogen som sådan ikke skitserer nye overraskende initiativer, men at den samler trådene op fra en række udmærkede og allerede kendte initiativer. FFEM finder at skat på energi kan være et godt værktøj til at forøge energieffektiviteten, men det kræver at det fulde provenu tilbageføres som tilskud. Foreningen finder, at der er en hårfin balance mellem, hvornår statsstøtte "booster" en teknologi og hvornår den forhindrer billiggørelse og udvikling. De støtter tanken om at "det offentlige går foran" og finder at energimærkningen af apparater har været en succes, men der er brug for en løbende opdatering, og mærkningen bør udvides til flere produkter. I forhold til energimærkningen af bygninger finder de at der er brug for konsekvent opfølgning og størst mulig omtale af mærkerne med henblik på at sikre, at de bliver alment kendte.

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) finder det positivt, at Kommissionen søger at fremme energieffektiviseringen, men man finder, at de konkrete virkemidler synes at være relativt svage og målsætningen for uambitiøst. DTU finder, at besparelespotentialet snarere ligger over 40 %. Man savner en diskussion af grønne skattereformer, og DTU finder at man bør overveje at gøre grønbogens krav til minimumskrav, så progressive lande kan gå i spidsen. De finder, at det er positivt, at der lægges op til at bruge energiafgifter mere målrettet, og anfører at der er få konkrete forslag på transportområdet. I relation til teknologiudvikling anfører DTU, at EU i forbindelse med udvikling af nye teknologier bør overveje mulighederne for mere erhvervsuafhængig forskningsstøtte inden for den grundlæggende forskning. DTU finder det rigtigt at opmuntre forsyningsselskaberne til at sælge energitjenester. DTU støtter at information og uddannelse er to underbenyttede værktøjer.

FDM støtter overordnet ønsket om energieffektiviseringer også i transportsektoren. Det er et fremskridt både for trafikanter og samfundet, men FDM understreger, at borgernes bevægelsesfrihed er fundamental. FDM støtter Kommissionens ønske om i højere grad at lade bilafgifterne basere på CO₂-udledning, men påpeger samtidigt at ønsket om at et forurenere-betaler princip bør gæl-



de for alle transportformer. I relation til skift mellem transportformer anfører FDM, at selv meget store stigninger i antallet af rejser med bus og tog kun vil medføre meget små reduktioner i biltrafikken. Unionens trafikale problemer kan derfor ikke løses med offentlige transportmidler. FDM finder ikke at der er fagligt belæg for at kørselsafgifter vil føre til reduktion af CO₂ udledningen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) hilser Kommissionens initiativ velkommen, idet det giver mulighed for en tværfaglig diskussion af energipolitikken. Som følge af de fortsat stigende oliepriser er energispørgsmålet mere aktuelt end nogensinde. DTL kommenterer en række af de konkrete spørgsmål, og anfører bl.a. vigtigheden af fortsat udvikling af Best Practice cases og teknologiuudvikling og at anvendelse af fiskale instrumenter til fremme af energieffektivitet er interessant, men løftet om provenuneutralitet bør opfyldes. I forhold til evt. vejafgifter lægger DTL vægt på at de anvendes til forbedring af vejinfrastrukturen og ikke til anden infrastruktur. De ser et potentiale i forbindelse med udbud af opgaver, men det afgørende at det sker på en sådan måde at alle stilles lige.

Oliebranchens Fællesrepræsentation (OFR) hilser Kommissionens beslutning om øget fokus på energieffektivisering velkommen. OFR finder at en forbedret energieffektivisering kan hjælpe til at sikre den langsigtede forsyningssikkerhed med energi og til at reducere emissionen af drivhusgasser. Det er OFR's opfattelse, at fokus i første omgang skal rettes mod at forbedre energiforbrugende udstyrs effektivitet. Der er derfor en stor opgave i at ansvarliggøre og oplyse slutforbrugeren om valg og brug af energieffektivt udstyr. Efter OFR's opfattelse er der i dag ikke tilstrækkelig viden hos de relevante aktører. Det er vigtigt at gennemføre en nærmere analyse af barriererne for en øget indsats.

Elsparefonden finder det positivt, at EU Kommissionen har udsendt grønbogen. Elsparafonden finder, at den kommende handlingsplan bør indeholde krav til den offentlige sektor svarende til kravene herhjemme i cirkulæret om energieffektivisering i statslige institutioner. Der kan også stilles krav om energileddelse i offentlige bygninger. Elsparafonden finder, at energimærkning af apparater er vigtig, men den skal gøres mere dynamisk. Der er behov for et initiativ i forhold til standby forbruget. Fonden anfører, at de har gode erfaringer med informationskampagner på nationalt niveau, hvor der sættes på at påvirke såvel udbuds- som efterspørgselsiden.

Energinet.dk anfører at grønbogen kun i meget begrænset omfang inddrager spørgsmålet om prisfølsomt forbrug. De finder, at der er gode grunde til at se energieffektivisering hos forbrugeren og prisfølsomt forbrug i sammenhæng. Mange af barriererne og virkemidler er de samme.

Organisationen for Vedvarende Energi (OVE) foreslår, at Danmark byder initiativet med grønbogen velkommen, og aktivt støtter, at den leder frem til en langt større indsats for energibesparelser i EU med styrkelse og udbygning af



de eksisterende ordninger for f.eks. mærkning, samt nye initiativer inden for forskning, udvikling, transport o.a. OVE foreslår, at der sættes en målsætning om, at der inden 2020 gennemføres økonomiske energibesparelser svarende til mindst 20 % af energiforbruget. Det bør kombineres med en målsætning om en reduktion i energiforbruget til 1990-niveau i de 15 "gamle" EU-lande. OVE finder, at der er behov for en styrkelse af forskningsindsatsen vedrørende energi-effektivitet, og for en åbning for større deltagelse af små og mellem store virksomheder. I forhold til "Intelligent Energi Europa" bør der åbnes op for et antal mindre projekter, hvor der gives mere end 50 % i støtte. Sustainable Energy Forum hilses velkommen, men OVE finder, at det er vigtigt at NGOer for bæredygtigt energi inviteres til at deltage i dette forum. OVE har herudover konkrete svar på spørgsmålene i grønbogen.

Det Økologiske Råd (DØR) ser EU Kommissionens udspil med en grønbog for energieffektivisering som et positivt og nødvendigt tiltag i EU's energi- og klimapolitik. Uden en markant satsning på det store og økonomiske attraktive besparelspotentiale vil EU ikke være i stand til at opfylde sine Kyoto forpligtigelser. DØR er enige med grønbogen i, at en markant satsning på energibesparelser vil skabe gode arbejdspladser i EU. De finder, at det identificerede potentiale på 20 % for omkostningseffektive besparelser er klart undervurderet. DØR finder det positivt, at grønbogen peger på en række økonomiske styringsmidler, herunder grønne skattereformer. De støtter også en forbedret og dynamisk energimærkning og at den offentlige sektor skal forpligtes til at "kick-starte" markedsintroduktionen af eksisterende og nye teknologier. DØR finder forslaget om at medlemslandene skal lave årlige handlingsplaner for energieffektivisering alt for svagt. Der bør være krav om ambitiøse samlede energiplaner.

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene samt Dansk Transportforskning har meddelt, at de ikke har bemærkninger til Grønbogen

Forbrugerrådet har meddelt, at de ikke har ressourcer til at forholde sig til Grønbogen.

7. Andre landes forventede holdning

Medlemslandene har i foreløbige, generelle udmeldinger givet udtryk for opbakning til behovet for øget energieffektivitet og til de begrundelser, der er anført herfor i grønbogen (øget konkurrencedygtighed, øget forsyningsikkerhed og miljøforbedringer).

Medlemslandenes mere detaljerede og forskelligartede synspunkter må i øvrigt ses på baggrund af de meget betydelige forskelle i udgangspunktet – nogle lande har en meget lang tradition for en indsats på området, mens andre først lige er begyndt. Dertil kommer forskelle i klima, nationale ressourcer og sammensætning af energiforsyningskilder.



Delvist som følge af disse forhold har medlemslandene fremlagt en meget bred palet af instrumenter, hvormed landenes indsats for energieffektivisering bliver gennemført, bør gennemføres eller vil blive gennemført i fremtiden, hvad enten det drejer sig om retsakter, frivillige aftaler, forskning og udvikling, informationskampagner, subsidier, skatteincitament, internationalt samarbejde, og hvad enten disse fremgangsmåder finder anvendelse på henholdsvis fælleskabs-, nationalt, regionalt, lokalt eller individuelt niveau.

Medlemslandene er enige om, at en konsekvens af denne store diversitet er, at en politik der fokuserer på et enkelt instrument ikke vil være passende. Det optimale mix af instrumenter varierer for de enkelte lande og subsidiaritetsprincippet må derfor respekteres.

Medlemslandene understreger også, at den administrative byrde og udgifterne ved energieffektiviseringsforanstaltningerne bør være så begrænsede som muligt; foranstaltningerne bør med andre ord være omkostningseffektive. Mange lande lægger vægt på, at man i overvejende grad bør benytte markedsbaserede instrumenter.

Beskatning nævnes af en række lande som et nøgleinstrument til at øve indflydelse på energiforbrugsmønstrene. Adskillige lande anser også offentlige indkøb som en effektiv og omkostningseffektiv måde at opnå et teknologi-løft, som kan føre til hurtigere markedsindtrængning af mere energieffektive produkter.

Adskillige medlemsstater peger på at frivillige aftaler med industrien har vist sig meget værdifulde i mange tilfælde.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den opprioritering af indsatsen for at fremme energieffektivisering, som grønbogen er udtryk for, ligger fint i forlængelse af regeringens politik således som den kommer til udtryk i den politiske aftale af 10. juni 2005 om den fremtidige energispareindsats og i "Handlingsplanen for en fornyet energispareindsats", september 2005. På en række punkter er der sammenfald mellem den danske handlingsplan og grønbogen. Det gælder f.eks. i forhold til begrundelserne for at fremme energibesparelser.

Regeringen prioriterer generelt internationale initiativer, herunder specielt EU-initiativer til fremme af energieffektivisering og energibesparelser højt. En internationalt koordineret indsats vil normalt forøge initiativernes effekt og reducere omkostningerne. Samtidig betyder det, at erhvervenes konkurrenceforhold ikke belastes i samme grad som ved national enegang.

Med dette udgangspunkt vil regeringen positivt arbejde for at grønbogen følges op af konkrete initiativer til en styrkelse af den fælles indsats på områder, hvor handlinger nødvendigvis må ske på EU-niveau. Det gælder bl.a. i relation til energiforbrugende produkter, bygninger, transportmidler mv.



Fra dansk side kan man også støtte intentionerne om at styrke forskning og udvikling i relation til øget energieffektivitet og fjernelsen af finansielle hindringer, herunder udvikling af markeder for energitjenester. Regeringen kan også støtte, at der i forhold til europæiske finansieringsmuligheder via fx Den Europæiske Investeringsbank skabes bedre finansieringsmuligheder for energieffektiviseringsprojekter inden for den eksisterende låneramme.

Regeringen støtter principielt også en øget prisgennemsigtighed og inddragelse af de eksterne omkostninger samt undervisning og oplysning om energibesparelsesmuligheder.

Fra dansk side kan man støtte, at der ved revision af statsstøttebestemmelserne gives muligheder for at lægge større vægt på foranstaltninger, der tager specielt sigte på at fremme miljøinnovation og øget produktivitet som følge af bedre energieffektivitet.

Fra dansk side kan man også støtte en indsats for at effektivisere og målrette de europæiske finansieringsmulighederne til især lokale og regionale energibesparelsesinvesteringer, herunder især de midler, der kanaliseres gennem EU's fonde og internationale finansieringsinstitutioner. Der er erhvervs- og eksportmæssige vækstmuligheder forbundet med sådanne investeringer, som må forventes fortrinsvis at falde i de nye medlemsstater med høj energiintensitet.

Energieffektive indkøbspolitikker i den offentlige sektor er et centralt element i den danske handlingsplan, og med udgangspunkt heri vil man støtte initiativer på dette område.

I relation til bygninger kan regeringen støtte en stramning af direktivet om bygningers energimæssige ydeevne, således at renoveringskravene kommer til at omfatte alle bygninger, uanset størrelse, og at der også kommer energimæssige krav i forbindelse med udskiftning af bygningsdele. Det vil svare til nye danske krav i energibestemmelserne i bygningsreglementet.

Med hensyn til apparater og andre energiforbrugende produkter støtter regeringen en revision af rammedirektivet om energimærkning, således at det udvides til at omfatte flere produkter, og således at opdateringen af mærkningen bliver mere dynamisk. Samtidig er det vigtigt med en hurtig implementering af normer for en række apparaters energiforbrug inden for rammerne af det nye Eco-design direktiv. Et prioriteret område bør være standby området.

I forhold til transportområdet er regeringen generelt positiv over for fælles EU-initiativer til fremme af bilers energieffektivitet, herunder energimærkning, normer, frivillige aftaler mv.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg



Sagen blev nævnt til orientering i Folketingets Europaudvalg den 24. juni 2005, jf. aktuelt samlenotat vedr. Rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 29. juni 2005, sendt til udvalget den 16. juni 2005. Grundnotat blev fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 25. oktober 2005.

Side 29/70



Dagsordenspunkt 3 c: Forhandlinger om en aftale med USA's regering og Det Europæiske Fællesskab om koordineringen af energieffektive mærkningsprogrammer for kontorudstyr. KOM(2006) 140 endelig.

Nyt notat

Resumé

I maj 2001 indgik EU (Rådet) en aftale med USA's regering om samarbejde om frivillige energimærkningsaktiviteter til fremme af energieffektivt kontorudstyr (PC, skærme, printere, kopimaskiner, o.l.) baseret på det amerikanske Energy Star Logo.

EU Kommissionen lægger op til en fortsættelse af programmet, men med nogle justeringer af Energy Star forordningen og samarbejdsaftalen mellem USA og Europa.

1. Baggrund og indhold

Under dette dagsordenspunkt vil Kommissionen orientere om status for forhandlingerne med USA om en revision af Energy Star aftalen fra 2001.

I maj 2001 indgik EU (Rådet) en aftale med USA's regering om samarbejde om frivillige energimærkningsaktiviteter til fremme af energieffektivt kontorudstyr (PC, skærme, printere, kopimaskiner, o.l.) baseret på det amerikanske Energy Star Logo³. Samarbejdet indebærer, at de to parter er enige om fælles retningslinier for fremme af energieffektivt kontorudstyr og at parterne fremover i fællesskab vedtager nye energikriterier o.l. for produkterne. Kommissionen udpeges som den programansvarlige part i Europa.

Som opfølgning på aftalen vedtog Rådet og Europa-Parlamentet i november samme år en Forordning, der implementerede Energy Star ordningen i EU⁴.

Juni 2006 har det nuværende Energy Star program fungeret i 5 år, og der skal i henhold til Energy Star forordningen og Rådets beslutning af 14. maj 2001 tages stilling til programmets fortsættelse og evt. ændringer heraf. Kommissionen har bl.a. med baggrund i en konference, der blev holdt i foråret 2005 udarbejdet arbejdsrapporter med forslag til ændringer af forordningen og aftalen mellem Europa og USA.

³ Rådets afgørelse af 14. maj 2001 om indgåelse på det Europæiske fællesskabs vegne af aftalen mellem regeringen for Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om koordinering af programmer for energieffektivitetsmærkning af kontorudstyr

⁴ Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 2422/2001 af 6. november 2001 om et fællesskabsprogram for energieffektivitetsmærkning af kontorudstyr.



EU Kommissionen lægger op til en fortsættelse af programmet, men med nogle justeringer af Energy Star forordningen og samarbejdsaftalen mellem USA og Europa.

EU Kommissionen foreslår, at procedurerne for at vedtage nye kriterier forenkles. I dag skal EU Kommissionen i henhold til Rådets beslutning af 14. maj 2001⁵ konsultere en af Rådet udpeget Teknisk Komité i forbindelse med revision af kriterier for produkternes energieffektivitet.

For at forenkle procedurerne og gøre ordningen mere dynamisk foreslår EU Kommissionen, at denne forpligtigelse bortfalder, idet medlemslandene allerede er hørt i det rådgivende EC Energy Star Board.

For at forsikre medlemslandene om, at nye kriterier vil være ambitiøse, indeholder forslaget til en ny aftale en bestemmelse om, at de 2 administrationsmyndigheder⁶ skal fastsætte nye tekniske specifikationer (kriterier), så de kun kan overholdes af de 25 % mest energieffektive produkter på markedet på det tidspunkt, hvor kriterierne fastsættes.

EU Kommissionen foreslår, at såvel EU Kommissionens som medlemslandenes forpligtigelse til at informere forbrugerne, leverandører, detailhandelen, m.v. om Energy Star ordningen bortfalder, idet Kommissionen finder, at det er leverandørernes opgave at markedsføre ordningen og de produkter, der opfylder kriterierne. EU Kommissionen vil dog fortsat have en Energy Star Home page med information om ordningen, deltagende producenter, m.v. (<http://www.eu-energystar.org/da/index.html>).

Med bortfald af forpligtigelsen til at informere forbrugerne vil programmet fremover mere have karakter af en frivillig aftale (frivillige minimumeffektivitetsnormer), hvor deltagende Leverandører/producenter forpligtiger sig til, at de produkter de sender på markedet overholder kravene til energieffektivitet. Programmets effekt vil derfor være helt afhængig af, at så mange leverandører/producenter som muligt deltager.

2. Nærhedsprincippet

En revision af Energy Star programmet kan kun gennemføres på fællesskabsplan, og regeringen er derfor enig i, at forslaget opfylder nærhedsprincippet krav.

3. Gældende dansk ret

⁵ Rådets afgørelse af 14. maj 2001 om indgåelse på det Europæiske fællesskabs vegne af aftalen mellem regeringen for Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om koordinering af programmer for energieffektivitetsmærkning af kontorudstyr

⁶ EU Kommission og den amerikanske miljøstyrelse (Environmental Protection Agency, EPA)



Forslaget er ikke omfattet af dansk ret.

Side 32/70

4. Konsekvenser for Danmark

Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser, idet forordningen anvendes direkte.

Forslaget vurderes ikke at få negative økonomiske konsekvenser for erhvervs- liv, forbrugere eller offentlige myndigheder. Der vil derimod være tale om positive effekter som følge af besparelser i driftsudgifterne. Der forventes kun anvendt et begrænset forbrug af ressourcer til informationsaktiviteter og kontrol af Energy Star ordningen i Danmark. Information om ordningen vil i flere tilfælde kunne gennemføres i forbindelse med eksisterende materiale (indkøbsvejledninger). Kontrol af ordningen forventes ikke at medføre væsentlige nye udgifter.

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

5. Høring

Der er endnu ikke gennemført en egentlig høring, men Elsparefonden har gjort sine synspunkter gældende. Elsparefonden anvender i dag de nyudviklede kriterier for computerskærme i forbindelse med deres indsats til fremme af energieffektivt kontorudstyr (Energy Star Logoet anvendes ikke). Hvis nye kriterier for imaging udstyr og computere bliver tilstrækkeligt ambitiøse forventer Elsparefonden også at anvende disse. Elsparefonden er generelt interesseret i, at der udvikles internationale kriterier, som de kan anvende til kriterier for energieffektive indkøb, positivlister o.l. Elsparefonden er derfor positivt indstillet overfor en fortsættelse af Energy Star programmet.

6. Forhandlingssituationen

Der er endnu ikke indledt forhandlinger i arbejdsgruppen.

7. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

8. Dansk holdning

Danmarks holdning til Energy Star programmet var, da det blev vedtaget, at ordningen ikke var tilstrækkeligt ambitiøs, fordi hovedparten af kontorudstys- produkter på markedet kunne overholde de på det tidspunkt gældende energi- kriterier. Energistyrelsen har derfor ikke promoveret Energy Star ordningen i Danmark.

Energistyrelsen har til gengæld via gennemførelse af tekniske studier samt del- tagelse i tekniske arbejdsgrupper og i det af EU Kommissionen oprettede



ECESB (European Community Energy Star Board⁷) arbejdet for at højne ordningens ambitionsniveau. Dette arbejde har bidraget til, at der er blevet vedtaget nye og mere ambitiøse kriterier for computerskærme, og at der er mere ambitiøse kriterier på vej for imaging udstyr (afbildningsudstyr som printere, kopimaskiner, o.l.) og for computere. De nyudviklede kriterier omfatter endvidere ikke længere kun standby-mode men også off-mode (når apparatet er slukket på apparatets afbryder, men ikke på stikkontakten) og on-mode (når apparatet er i brug).

EU Kommissionen er af den opfattelse, at programmet har bidraget til forbedring af energieffektiviteten for kontorudstyr, selvom den ikke er i stand til at kvantificere programmets besparelseeffekt. Det vurderes, at vi heller ikke i Danmark vil kunne opgøre en effekt af ordningen.

Med hensyn til udvikling af energikriterier for produkter er der til gengæld sket fremskridt. For computerskærme er der udviklet ambitiøse kriterier. Disse kriterier anvendes i dag af Elsparefonden i forbindelse med deres indsats til fremme af energieffektivt kontorudstyr. Arbejde med udvikling af energikriterier for billedbehandlingsudstyr (printere, kopimaskiner, m.v.) er endvidere langt fremme og det vurderes, at det også her vil være muligt at fastsætte kriterier på et rimeligt ambitiøst niveau. Nye kriterier for computere er endvidere godt på vej.

Kontorudstyr forhandles globalt og et program, der ikke kun omfatter Europa, men også USA og andre dele af verden, som også anvender Energy Star programmet, kan sende et meget stærkt signal til producenter overalt i verden, om behovet for at forbedre energieffektiviteten af deres produkter.

Information om ordningen har indtil nu været prioriteret meget lavt i Danmark, fordi vurderingen som nævnt har været, at energikravene ikke var tilstrækkeligt ambitiøse. Det er endvidere Danmarks opfattelse, at energispareaktørerne i de enkelte medlemslande ikke skal være forpligtigede til at promovere Energy Star mærkede produkter, men frit skal kunne tilrettelægge indsatsen for at fremme energieffektivt kontorudstyr, så der skabes synergi til den øvrige besparelsesindsats. I Danmark anvender Elsparefonden f.eks. Energy Star kriterier for computerskærme som udgangspunkt for en positivliste. Positivlister er et Elsparefondens vigtigste redskaber til at gøre det let for forbrugere og indkøbere at vælge energirigtige produkter.

Med de foreslåede mere ambitiøse kriterier er det i dansk interesse at støtte en forlængelse af programmet.

⁷ Oprettet i henhold til forordningen og "Kommissionens afgørelse af 15. Maj 2003 om fastsættelse af Energy Star-Rådets Forretningsorden".



9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Side 34/70

Sagen blev senest forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. maj 2000.



Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, KOM (2005) 319.

Revideret notat.

Resumé

Med henblik på at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af EU-retten kan gribe ind i den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som ifølge Kommissionens forslag er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved at lade markeds kræfterne virke, foreslås, at det lægges fast, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde kompensation for transportvirksomhedernes omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret til offentlig personbefordring

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 20. juli 2005 og oversendt til Rådsekretariatet den 25. juli 2005. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig art. 71 og art. 89, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets (EØF) forordning 1191/69 og 1107/70.

Forslagets hovedelementer er følgende:

Bestemmelserne foreslås at finde anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, dog ikke strækninger der overvejende drives af historisk interesse eller med turistformål for øje.

Det foreslås på hvilke vilkår, de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret på offentlig personbefordring.

Kommissionen foreslår også, at den kompetente myndighed skal indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening, når myndigheden beslutter at tildele en eneret eller en kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde forsyningspligten. Ved forsyningspligt, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, kan generelle regler tillige anvendes.



Af forslaget fremgår hvilke forhold, der skal være indeholdt i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler.

Forordningsforslaget giver de lokale myndigheder mulighed for selv at varetage den offentlige trafikbetjening og for, at der i visse tilfælde kan indgås en underhåndsaftale (dvs. en forhandlet kontrakt uden udbud).

Lokale kompetente myndigheder kan således beslutte selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt med en intern operatør, dvs. en juridisk enhed, der er under den kompetente myndigheds fuldstændige kontrol. Dette skal ske ved underhåndsaftale forudsat, at operatøren kun driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der hører under den pågældende myndighed, og ikke deltager i udbud uden for dette område. Bestemmelsen er ikke beløbsmæssigt begrænset.

Af forslaget fremgår desuden, at lokale myndigheder kan beslutte at lade en tredjepart varetage offentlig trafikbetjening.

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form skal de kompetente myndigheder som udgangspunkt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med en tredjepart efter udbud. Forordningsforslaget stiller dog ikke krav om udbud i følgende tilfælde:

- Myndigheden kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening ved mindre kontrakter, dvs. hvis den årlige værdi anslås til højst 1 mio. EUR eller det årlige transportarbejde er højst 300.000 vognkilometer.
- Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor.
- De kompetente myndigheder kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om al offentlig trafikbetjening med jernbane.

Det bemærkes, at forslaget ikke indskrænker de forpligtelser, der påhviler myndighederne i medfør af direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF og 93/38/EØF som ændret og direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF vedrørende indgåelse af offentlige kontrakter.

Forordningsforslaget indeholder en række krav til kontraktens indhold, som gælder uanset om kontrakten indgås efter udbud eller ved underhåndsaftale.

Der stilles således krav om at

- Kontrakterne skal være tidsbegrænsede, som udgangspunkt med en løbetid på højst otte år for busstrafik og femten år for jernbanetrafik.



- Det klart skal defineres, hvilken forsyningspligt operatøren skal opfylde.
- Principperne for fastsættelsen af kompensationen skal være i overensstemmelse med forordningens bestemmelser herom og fastlægges på forhånd i kontrakten.
- Det skal fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne fordeles.

Det skal fastlægges, hvor stor en andel af takstindtægterne operatøren kan beholde.

I øvrigt kan der stilles visse krav til operatøren, således at ansatte indrømmes de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel, som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Det fremgår af forslaget, at kompensationen ikke må overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forsyningspligt, under hensyntagen til operatørens indtægter herved samt en rimelig fortjeneste.

Videre fremgår af forslaget, at kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en underhåndsaftale, skal være i overensstemmelse med en række yderligere bestemmelser, som er fastsat i bilaget til forordningen.

Navnlig følgende to krav fremgår af bilaget:

1. Kompensationen kan ikke være større end nettovirkningen af den pålagte forsyningspligt. Nettovirkningen kan ifølge bilaget beregnes ved at fastlægge omkostningerne ved den pålagte forsyningspligt suppleret med en rimelig fortjeneste. Herfra fratrækkes indtægter samt den kompensation, der modtages for den pålagte takstpligt.
2. Regnskabsmæssig adskillelse, dvs. udskilning af den offentlige trafikbetjening.

Endvidere fremgår det af Kommissionens forslag, at hver kompetent myndighed årligt skal offentliggøre en detaljeret rapport om den forsyningspligt, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne har fået til gengæld.

Senest et år inden offentliggørelsen af udbudet eller indgåelsen af underhåndsaftalen skal mindst følgende oplysninger offentliggøres i EU-Tidende: navn og adresse på den kompetente myndighed, den valgte måde for kontraktindgåel-



sen samt den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten skal omfatte.

Kommissionen foreslår følgende overgangsordninger:

På såvel bus- som jernbaneområdet skal kontrakterne indgås i overensstemmelse med forordningen efter 10 år. I denne periode er medlemsstaterne dog forpligtigede til løbende at tilpasse kontrakterne til forordningens bestemmelser.

I anden halvdel af overgangsperioden er det muligt under visse forudsætninger at udelukke operatører fra at deltage i udbud, hvis operatøren ikke kan dokumentere, at compensation eller eneret er bevilget i henhold til forordningens regler for så vidt angår mindst halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse 1171 af 2. december 2004, med senere ændringer.
- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, med senere ændringer.
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, med senere ændringer.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., med senere ændringer.
- Lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikkselskaber (loven er vedtaget, men ikke trådt i kraft endnu).

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Som følge af forordningen kan der eventuelt være behov for mindre justeringer af den relevante lovgivning og de administrativt fastsatte regler.

3. Høring

Kommissionens oprindelige forslag er sendt i høring hos følgende institutioner, myndigheder, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Centralorganisationernes FællesUdvalg, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejds-



giverforening, Danske Busvognmænd, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Cykelist Forbund, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metalarbejderforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, De Sammenvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd, Det Kommunale Kartel, DSB, Forbundet af Offentlige Ansatte, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Friluftsrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fælles Fagligt Forbund, Hads-Ning-Herreders Jernbane, Handel, Transport og Serviceerhvervene, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner, Hovedstadens Udviklingsråd, Håndværksrådet, Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landbrugsrådet, Landsforeningen af landsbysamfund, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Lemvigbanen, Lokalbanen A/S, Lollandsbanen A/S, Metro Service A/S, NOAH-trafik, Nordjyske Jernbaner A/S, Railion Denmark A/S, Rejseplanen A/S, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Statsansattes Kartel, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Sund & Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Ørestadsselskabet I/S.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danmarks Rederiforening, Danmarks Transportforskning, Det Centrale Handicapråd, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Ørestadsselskabet I/S, har ingen bemærkninger til forslaget.

Amtsrådsforeningen

Amtsrådsforeningen har ingen bemærkninger til forslaget under forudsætning af, at jernbaner ejet af amterne er at betragte som regional trafik.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) understrejer, at forslaget har stor betydning for medlemskredsen og hilser Kommissionens hensigt med forordningen velkommen.

DKT finder det vigtigt, at der etableres faste rammer for en sektor, der i stigende omfang konkurrenceudsættes, men som fortsat er præget af offentlig egenproduktion og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter med tilhørende indbyggede problematikker overfor operatører, der må operere i et konkurrenceudsat marked.

Forordningsforslaget sikrer dog ikke, at al trafik over en vis størrelse i fremtiden vil blive udbudt. Dette ville efter DKT's opfattelse have styrket forslaget yderligere, ikke mindst i lyset af Kommissionens egne bemærkninger om beho-



vet for den nye dynamik, som konkurrenceudsættelse i sig selv medfører, og som kan styrke en vigende kollektiv sektor overfor bilismen.

Indarbejdelsen af de 4 betingelser fra Altmarkt dommen (se side 11) er nødvendig, og DKT finder det derfor tilfredsstillende, at forslaget bygger på disse. Herunder ikke mindst kravene til adskillelse af regnskaber/pengestrømme mellem underhåndsaftaler og udbudte aktiviteter. Et hovedformål med forordningen må efter DKT's opfattelse nødvendigvis være, at sikre imod krydssubsidiering mellem den offentlige enheds pengestrøm fra den ikke udbudte aktivitet, overfor enhedens eventuelle deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet. Da adgangen til offentlig egenproduktion er muliggjort på forordningens grundlag, finder DKT det vigtigt, at kravene til adskillelse af indtægter og omkostninger er meget konkrete og specifikke, herunder at kravene til adskilte regnskaber mellem aktiviteterne er yderst distinkte. DKT mener, at der i den forbindelse bør stilles krav til, hvordan de fordele som en offentligt ejet operatør har i kraft af sit ejerforhold, kan neutraliseres i forbindelse med deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet (f.eks. adgangen til billigere finansiering, forsikring, momsforhold, og med et dansk udgangspunkt, forskelle i lønsumsafgiftsforhold).

I forslaget, jf. bl.a. bemærkningerne side 12, behandles undtagelser fra udbudspligten. DKT bifalder en kort liste over undtagelser fra udbudspligten. Forslaget åbner efter DKT's opfattelse for nye danske udbud i hovedstadsområdet, hvilket DKT finder yderst positivt. DKT finder, at det vil være i den kollektive trafiks interesse, såfremt der i forslaget indarbejdes en tidsafgrænset hensigt om fjernelse af samtlige undtagelser fra udbudspligten.

DKT finder det unødvendigt i den danske kontekst, at forslaget indeholder en forlænget overgangsperiode for jernbaner.

Forslagets artikel 4, stk. 2 og 3, omhandler begreberne "omkostninger" og "rimelig fortjeneste". Det er efter DKT's opfattelse vigtigt, at Altmarkt-betingelsernes 4. pind (se side 11), dvs. at "kompensationen skal fastlægges ved sammenligning med en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret", præciseres grundigt. Dermed sikres en aktiv påvirkning af sektorens effektivisering gennem sammenligninger overfor det konkurrenceudsatte markedes omkostnings- og effektivitetsniveau. Begrebet "rimelig fortjeneste" i forbindelse med underhåndsaftaler er vigtig, og det bør efter DKT's opfattelse præciseres, at skulle udgøre et absolut minimum eller præciseres at være eksakt lig Altmarkts 3. pind (se side 11), idet den offentlige operatør, der udfører offentlig service trafik uden udbud, i realiteten har meget lille risiko (eller ingen). Hermed sikres, at "fortjeneste" ikke anvendes til opbygning af enhedens kapitalgrundlag, som derpå kan bruges i konkurrencesituationer.

Forslagets artikel 5, stk. 4, indeholder en tærskelværdi for underhåndsaftaler. DKT mener, at den angivne værdi er for høj, idet mange buskontrakter vil falde ind under bestemmelsen. Niveauet bør derfor efter DKT's opfattelse sænkes.



Forslagets artikel 8, stk. 2 og 3, DKT mener, at overgangsperioden er for lang, jf. ovenfor.

DKT mener at artikel 8, stk. 6, 1. afsnit er yderst uklar og dermed vanskelig at tage stilling til. DKT ønsker afsnittet tydeliggjort.

Bilagets punkt 5, vedrørende regnskab/adskillelse af aktiviteter. DKT mener, at reglerne bør gøres væsentligt mere konkrete. Der er i dag eksempler på offentlige organisationer, der i praksis følger lignende regler, men på så generelt niveau, at der i praksis ikke opnås gennemsigtighed i relation til omverdenen.

Bilagets punkt 7, DKT mener, at det ville tjene Kommissionens intentioner med forslaget, såfremt ordet "tilstræbe" i 1. linie blev erstattet med "tilsikre".

DSB

DSB anfører, at foreslåede forordning vil træde i stedet for den nugældende forordning (1191/69 af 26. juni 1969 med senere ændringer) om offentlige tjenesteydelser i transportsektoren og vil således have afgørende betydning for DSB's forretning, såvel for udbudt og forhandlet offentlig service-trafik med jernbane i Danmark som for de lovgivningsmæssige og regulatoriske forhold i DSB's udenlandske fokusmarkeder.

DSB har derfor nøje fulgt Kommissionens arbejde med revision af forordning 1191/69 og noterer sig, at det netop fremsatte forslag på en række punkter indeholder forbedringer i forhold til de to tidligere forslag fra 2000 og 2002. DSB bedømmer forslaget som klarere, mere pragmatisk og især bedre fokuseret end de tidligere forslag.

DSB har imidlertid betydelige betænkeligheder ved visse af forslagens elementer, jf. nedenfor.

1.1. Udbudspligt

Forslaget omfatter al persontrafik med jernbane (også lokaltrafik, metro, light rail mv.), der præsteres som offentlig tjenesteydelse. Dermed falder al offentlig service-trafik, der ydes af DSB og DSB S-tog, ind under den foreslåede forordning, dvs. både forhandlet og udbudt trafik.

Forslaget indfører en generel forpligtelse for de kompetente myndigheder til at gennemføre offentligt udbud, før en trafikkontrakt indgås (forslagets artikel 5, stk. 3). Regional- og fjerntrafik med jernbane (artikel 5, stk. 6) er undtaget fra denne generelle udbudspligt, men ikke lokal- og bytrafik (i henhold til definitionen i artikel 2(m)).



Jernbanerne og de trafikbehov, som løses, er meget varierende, både nationalt og lokalt. Tilsvarende er der store forskelle i markedets modenhed. Derfor finder DSB generelt, at det bør overlades til de kompetente myndigheder at vælge kontraktstildelingsmekanisme for kontrakter om alle typer jernbanetrafik, og at forslaget artikel 5, stk. 6 derfor bør ændres, så de kompetente myndigheder *kan* indgå forhandlede kontrakter om al trafikbetjening med jernbane.

1.2. DSB S-tog's trafik

Såfremt DSB S-tog's trafik vil være omfattet af udbudspligten, finder DSB, at konsekvenserne på mange områder vil være uheldige.

En sådan udbudspligt vil være i modstrid med beslutningen i *jernbanerammeforfølgningen* (trafikforliget af 5. november 2003), hvoraf det fremgår, at der frem til 2014 skal ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's togkilometer eksklusiv S-togstrafikken og fjerntrafikken mellem landsdelene.

Hertil kommer, at DSB S-tog A/S også udfører andre opgaver end den egentlige S-togsdrift. Mest markant ejer og vedligeholder DSB S-tog A/S de tilhørende bygninger og S-togsmateriel. Et udbud vil således også skulle håndtere disse opgaver og ikke mindst ejerskabet til disse aktiver.

Indholdsmæssigt finder DSB yderligere, at et udbud af S-togstrafikken ville være uheldigt, idet

det vil være særdeles uhensigtsmæssigt og kompliceret at opdele den storkøbenhavnske S-togstrafik i to eller flere pakker, der individuelt sendes i udbud, idet de fordele der er opnået ved en integreret og sammenhængende drift vil forspildes;

kundernes befordringsbehov kræver et sammenhængende system, og trafikken på de enkelte grene er så integreret især på de centrale afsnit, at en opdeling i adskilte delsystemer er særdeles uhensigtsmæssig;

sammenhængen i ansvaret for bygninger, materiel, vedligeholdelse og drift muliggør en effektiv og optimeret drift. Et udbud af trafikopgaven vil løsrive et enkelt element af S-togstrafikken, hvorved betydelige synergieffekter forspildes.

DSB vurderer samtidig, at et *saml*et udbud af hele S-togstrafikken ikke på noget punkt vil kunne bringe fordele, der ikke kan opnås gennem en forhandlet kontrakt.

DSB ser derfor en nærliggende risiko for uheldige konsekvenser af Kommissionens forslag om udbudspligt – afhængig af den endelige formulering og tolkning heraf.



I denne sammenhæng ønsker DSB at påpege muligheden for, at omfanget af de mulige undtagelser fra den foreslåede generelle udbudspligt vil blive søgt indskrænket under den kommende politiske beslutningsproces på EU-plan. Denne vurdering beror blandt andet på udmeldingerne fra Europa-Parlamentet under dets behandling af tredje jernbanepakke samt det forhold, at Kommissionen i tidligere arbejdsudkast ønskede en bredere forpligtelse til udbud, omfattende også regionaltrafik.

Skulle en sådan ændring finde sted, vil det ikke alene have virkning for udbudsforpligtelsen, men tillige påvirke sammenhængen og opbygningen af den eksisterende kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB.

1.3. Overgangsbestemmelserne

I følge forslaget skal mindst halvdelen (målt i værdi) af en kompetent myndigheds kontrakter om offentlig service-trafik med jernbane være indgået efter de nye regler inden for en periode på 5 år efter deres ikrafttræden og alle kontrakter senest efter 10 år (artikel 8, stk. 3). Kontrakter, der er indgået, før de nye regler træder i kraft, skal dog ikke medregnes, hvis de er tildelt *efter udbud* og har en varighed, der er sammenlignelig med de nye bestemmelser (artikel 8, stk. 5). De kontrakter, som DSB og DSB S-tog i 2004 indgik med Transport- og Energiministeriet, vil således *ikke* være omfattet heraf på trods af, at de i al væsentlighed lever op til forordningsforslagets krav til en *underhåndskontrakt*.

Disse overgangsbestemmelser synes ikke på tilstrækkelig vis at tage højde for jernbanesektorens særkender.

For det første vil en myndigheds kontrakt-portefølje på jernbaneområdet ofte kun bestå af én eller ganske få store kontrakter, så overgangsperioden i disse tilfælde reelt kun bliver på 5 år. Med tanke på de ganske betydelige opgaver med hensyn til opdeling, fastlæggelse af krævet trafikbetjening og kvalitet, beskrivelse mv., der vil bestå hos udbyderen og i det europæiske marked, er dette generelt en for kort overgangsperiode. Dette forstærkes af de ganske betydelige sikkerhedskrav en sammenhængende, fleroperatørbetjent jernbaneinfrastruktur stiller.

For det andet kræver overgangsbestemmelserne, at de nuværende kontrakter mellem ministeriet og DSB/DSB S-tog skal være i overensstemmelse med de nye regler for ikke at blive medregnet i opgørelsen efter artikel 8, stk. 6. DSB anser det for uacceptabelt, at en eksisterende, rimelig og legitim kontrakt, som i al væsentlighed følger reglerne i forordningen, herunder især bestemmelserne i artikel 4, 6 og bilaget, på denne baggrund skulle kunne have negative konsekvenser (se næste afsnit).

DSB mener derfor, at de foreslåede overgangsbestemmelser på begge punkter bør ændres. For det første bør den *reelle* overgangsperiode være betragteligt



længere end foreslået. Efter DSB's opfattelse kunne en effektiv overgangsperiode på 10 år være acceptabel. For det andet bør en allerede eksisterende kontrakt, der er indgået på vilkår, der i al væsentlighed lever op til den nye forordnings krav, jf. især forordningens bilag, er af en rimelig varighed, og som er i overensstemmelse med reglerne på tidspunktet for kontraktens indgåelse, ikke indgå i beregningen efter artikel 8, stk. 6.

1.4. Mulighederne for udelukkelse fra at deltage i udbud

Det foreliggende forslag indeholder flere bestemmelser (artikel 5, stk. 2 og artikel 8, stk. 6), der under bestemte omstændigheder giver de kompetente myndigheder *ret* til på forhånd at udelukke visse potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud af offentlig service-trafik.

DSB ønsker at henlede opmærksomheden på den betydning, en sådan udelukkelse – hvis den kom på tale – ville have for DSB's forretningsstrategi.

Da DSB/DSB S-tog efter DSB's vurdering ikke kan anses for at være en intern operatør, og ministeriet/Trafikstyrelsen yderligere heller ikke kan anses for at være en lokal kompetent myndighed, ses udelukkelsesmuligheden i henhold til artikel 5, stk. 2 ikke at kunne komme i anvendelse.

De nye bestemmelser ville derimod kunne bruges af en udbydende myndighed til i anden halvdel af overgangsperioden at udelukke potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud, såfremt deres samlede offentlig service-kontrakter ikke for mindst halvdelen (i værdi) er i overensstemmelse med de nye regler.

I den udstrækning, 10-års kontrakterne vil kunne anses for stridende mod de nye regler, vil der være tale om en alvorlig trussel mod DSB's nationale og internationale forretningsstrategi. Her vil den endelige udstrækning af udbudsforpligtelsen være afgørende.

I denne sammenhæng ønsker DSB yderligere at påpege, at det foreliggende forslag helt (bortset fra bestemmelserne om interne operatører) undlader at forholde sig til den problemstilling, der følger af det europæiske markeds organisering ved hjælp af datterselskaber, joint ventures mv. Hvis den endelige forordning indeholder gensidighedsbestemmelser – som foreslået i artikel 8, stk. 6 – der kan medføre udelukkelse af potentielle tilbudsgivere, er det vigtigt, at der samtidig er klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem selskaber, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

DSB mener derfor, at forordningsforslaget bør ændres, så

- en jernbanevirksomhed ikke kan straffes ved at kunne blive udelukket fra at deltage i udbud, fordi virksomheden er part i en rimelig og legitim



kontrakt om offentlig service, der er i overensstemmelse med reglerne på indgåelsestidspunktet (artikel 8, stk. 6);

- der skabes klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem jernbanevirksomheder, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

2. Supplerende bemærkning om forslagens relationer til tredje jernbanepakke

Som supplerende bemærkning har DSB påpeget sammenhængen mellem regelsættet for offentlig service-trafik og bestemmelserne for adgang til jernbaneinfrastrukturen, der er foreslået ændret som et af elementerne (KOM(2004) 139) i EU-Kommissionens tredje jernbanepakke. Forslaget om liberalisering af infrastrukturadgangen – der nu af Transportudvalget er foreslået fremskyndet til 2008 (international persontrafik incl. cabotage) og udvidet til at omfatte al indenlandsk persontrafik fra 2012 – kan indebære en risiko for kannibalisering af offentlig service-trafik og dermed en fordyrelse af denne for samfundet. Det nævnte forslag indeholder en vis beskyttelse herimod, men DSB vurderer, at den i sin nuværende udformning ikke er fuldt tilfredsstillende. Dette vigtige spørgsmål hører naturligt hjemme i overvejelserne om forslagene i tredje jernbanepakke.

Ud fra en samlet vurdering af den fremtidige lovgivning er det vigtigt, at togoperatørerne sikres et rimeligt, fair og stabilt grundlag at udvikle deres forretning på, ligesom det anses for væsentligt at opnå den størst mulige samlede samfundsmæssige nytteværdi. Derfor forekommer det relevant at vurdere mulighederne og kravene i den foreslåede forordning om offentlig personbefordring sammen med de forventede krav i tredje jernbanepakke.

3. Afsluttende bemærkninger

DSB har afslutningsvist understreget, at det vil være særdeles vigtigt for DSB/DSB S-tog, at en udbudspligt i den endelige forordning om offentlig personbefordring, kombineres med en rimelig og tilstrækkelig lang overgangsperiode, bl.a. til håndtering af de investeringer, operatøren berettiget og i god tro har foretaget inden forordningens ikrafttræden.

Forbundet af Offentlige Ansatte

Forbundet af Offentlige Ansatte (FOA) konstaterer, at der fortsat vil være 3 muligheder for trafikbetjening:

1. udbud
2. brug af intern operatør - under hensyntagen til de begrænsninger, der er anført i artikel 5, stk. 2



3. underhåndsaftale - under hensynstagen til tærskelværdierne oplistet i artikel 5, stk. 4

Såfremt dette ikke er korrekt, og at der i stedet med den nye forordning lægges op til tvungen udbud, hvis den årlige værdi overstiger 1 mio. EURO tager FOA afstand fra forslaget.

FOA finder, at udbudspligt både er urimeligt og i modstrid med nærhedsprincippet. Vores erfaring er, at offentlig personbefordring ikke er velegnet til udbud og derfor ikke bør underlægges konkurrencevilkår. Der er nemlig kun få konkurrenceparametre og den væsentligste - at øge passagemængden - indgår ikke i kendte danske kontrakter.

I pkt. 2.2, 4. afsnit anføres: "Som helhed fører reguleret konkurrence til større passagertal og lavere omkostninger."

Dette er en virkelighed, FOA ikke kan genkende. I København, hvor kontrakter efter udbud har eksisteret i 15 år, har konsekvensen været en kraftig passagernedgang og prisstigninger, der langt overstiger den almindelige prisudvikling.

FOA ønsker, at artikel 4, stk. 7 skærpes således, at den valgte operatør er forpligtet til, at de ansatte skal være omfattet af direktiv om beskyttelse af lønmodtagere ved virksomhedsoverdragelse. Af konkurrencehensyn bør der være ensartede betingelser både i forhold til operatører og i forhold til udbydere.

Handel, Transport og Serviceerhvervene

Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS) finder, at intentionerne i forslaget er gode, men at forslaget ikke i tilstrækkelig grad skaber sikkerhed for, at private virksomheder ikke mødes med unfair konkurrence fra offentlige virksomheder inden for personbefordring.

HTS ser et principielt behov for udbudspligt i videst muligt omfang som et middel til at begrænse det offentliges egenproduktion hvad angår befordring af personer inden for bus og tog.

Faste og klare rammer er efter HTS's opfattelse en nødvendighed for at undgå misbrug eller lignende i de tilfælde, hvor en offentlig operatør udfører aktiviteter, hvoraf nogle er konkurrenceudsatte og andre ikke.

Hvad angår forslagets konkrete bestemmelser henholder HTS sig til de bemærkninger som HTS's medlemsforening DKT har anført, jf. ovenfor.

HTS er ikke modstander af forslaget, som det foreligger, idet forslaget er et skridt i den rigtige retning.



Hovedstadens Udviklingsråd

Hovedstadens Udviklingsråds kollektive bustrafik drift har været helt eller delvist i udbud siden 1990. HUR vurderer derfor, at den ikke er konflikt med forordningsforslaget.

Hovedstadens Udviklingsråd har ingen bemærkninger til forordningsforslaget, men hilser tiltag velkomne, der tilvejebringer større konkurrence på busmarkedet og dermed sikrer lavere vogntimepriser.

Landbrugsraadet

Landbrugsrådet har henledt opmærksomheden på udbudsdirektivernes mulighed for at stille miljøkrav. Emnet omtales bl.a. i tredje sidste afsnit, side 12 i forslaget, hvor det omtales, at kommissionen i sit forslag ikke opstiller krav til tilbudsgiver.

Sektoren er interesseret i, at der i forbindelse med udbud af busdrift eller anden brug af transportmidler med forbrændingsmotor skal kunne stilles lovlige krav om anvendelse af biobrændstoffer. Sådanne hensyn bør efter Landbrugsraadets mening fremgå af Parlamentets og Rådets endelige beslutning. Det er væsentligt for sektoren, at der ikke etableres barrierer for, at der også ad denne kanal kan etableres en efterspørgsel på biobrændstoffer til gavn for CO₂-balance mv.

Frederiksberg Kommune

Frederiksberg Kommune hilser regelforenklingen og større klarhed velkommen.

Frederiksberg Kommune pointerer, at det er vigtigt, at der bliver klarhed over ydelsens omfang, betingelserne, kompensationens størrelse samt hvad der ydes kompensation for.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser dog under forudsætning af, at S-togtrafikken og privatbanerne ikke bliver omfattet af udbudskravet.

5. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at den på baggrund af, at Fællesskabet og medlemsstaterne er fælles om ansvaret, foreslår en tekst, hvor der i større omfang er taget hensyn til nærhedsprincippet.



Kommissionen har fremhævet, at den større vægt på nærhedsprincippet især fremgår af bestemmelserne om regional trafik og fjerntrafik, og af, at der er beholdt en tærskel, under hvilken underhåndsaftale er mulig.

Kommissionen giver myndighederne større råderum til den praktiske afvikling af udbud. Kommissionen har fremhævet, at hensigten hermed er at tage større hensyn til, at man kan gå frem på flere forskellige måder, samtidig med at der fastsættes en sammenhængende ramme i forordningen.

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at lokale myndigheder selv kan varetage offentlig trafikbetjening, samt en række bestemmelser om, hvornår udbud er frivilligt ved indgåelse af kontrakter med tredjemand.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning.

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen.

Ansvar for den offentlige busbetjening i Danmark varetages af amter, kommuner og trafikelskaber. Den offentlige busbetjening er i overvejende grad allerede udbudt i Danmark. Danmark kan således støtte forordningens afvejning af kravet om udbud og muligheden for egenproduktion eller underhåndsaftale på busområdet.

Metroen i København drives allerede i dag efter udbud. Det er togleverandøren Ansaldo, der har driften. I praksis har Ansaldo hyret et til lejligheden oprettet selskab, Metro Service A/S, til varetagelsen af driftsopgaven. Ansaldo har en 5-årig kontrakt, med en option på yderligere 3 år, hvis de måtte ønske det. Herefter iværksættes en ny udbudsrunde af driftsentreprisen, hvor andre aktører kan byde på driften. Danmark kan således principielt tilslutte sig, at metroen skal udbydes.

På hele jernbaneområdet stiller forslaget medlemsstaterne frit i forhold til udbud.

I henhold til trafikaftalen fra november 2003 skal der i perioden frem til 2014 ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's togkilometerproduktion eksklusive fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken. Herudover vil der i 2010 ske genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, som p.t. drives af ARRIVA. S-togtrafikken er undtaget bl.a. fordi der ikke forventes at være økonomisk fordel ved at udbyde denne trafik – snarere tvært imod. Indtil videre er det i henhold til trafikaftalen igangsat udbud af togtrafikken på Kystbanen og over Øresund til Skåne med henblik på driftsstart medio 2008. Den danske del af



denne trafik andrager ca. 4,4 mio. togkm. svarende til ca. 23 pct. af den trafik, der i henhold til den politiske aftale kan udbydes.

Regeringens målsætning er en gradvis konkurrenceudsættelse af jernbanesektoren, som sikrer, at man løbende kan indhente erfaringer fra de enkelte udbud. I forbindelse med det igangsatte udbud af trafikken på Kystbanen er der således taget bestik af erfaringerne fra Midt- og Vestjylland, bl.a. udbydes en specifik køreplan, som sikrer, at udbyder får præcis den ønskede trafik, ligesom der igangsættes en offentlig lokomotivføreruddannelse, med en uddannelseskapacitet, der muliggør, at eventuelle nye operatører vil kunne rekruttere et betydeligt antal førere inden driftsstart, og derved har et alternativ til førere, der overgår fra den eksisterende til den nye jernbaneoperatør.

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form vil al konventionel jernbanetrafik være undtaget fra udbudskravet.

I Kommissionens oprindelige forslag var der lagt op til, at S-togstrafikken skulle udbydes. Det er imidlertid ændret i det foreliggende udkast.

Togdriften på privatbanerne afvikles i private aktieselskaber, hvor aktierne hovedsageligt ejes af amterne, men også i mindre grad af primærkommunerne og private. Privatbanerne har eneret til at drive jernbanevirksomhed på nærmere angivne strækninger og samtidig har de en eneret, fordi de ejer infrastrukturen, togene mv. De særlige forhold, som gælder for privatbanerne kan eventuelt åbne for en ekspropriationsproblematik, hvis markedsåbningen ikke som hidtil forudsat kan ske frivilligt. Der har i en årrække allerede været en løbende dialog med privatbanerne om adgangen til privatbanenettet og lovgivningen lægger i dag op til, at hvis privatbanerne ønsker at udføre jernbanebefordring på statens jernbanenet, skal privatbanerne give andre jernbanevirksomheder adgang til privatbanens net.

Danmark lægger vægt på, at den kompetente myndighed har mulighed for i kontrakten at stille krav om, at der indrømmes de ansatte visse rettigheder, hvorved området for indrømmelsen af rettighederne i direktiv 2001/23/EF kan udvides i det konkrete tilfælde til fordel for de ansatte. Vedrørende mulighederne for at stille krav i forbindelse med udbud lægger Danmark vægt på, at en ny forordning om offentlig personbefordring ikke kommer til at hindre, at der i overensstemmelse med reglerne om udbud kan stilles f.eks. miljømæssige krav eller konkrete krav til taksterne.

I bilaget til forordningsforslaget opstilles nogle overordnede regler for operatørernes regnskabsførelse, når de modtager kompensation ifølge en generel regel eller ved underhånds aftale i henhold til forslagets artikel 5, stk. 2 og 4-6. Formålet er at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering. Bl.a. af samme hensyn giver lov om jernbane allerede i dag ministeren mulighed for at fastsætte særlige regler for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteres



udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber. Reglerne er udnyttet til at fastsætte særlige regler for DSB's regnskabsaflæggelse overfor Transport- og Energiministeriet. Danmark støtter, at der i forslaget fastlægges overordnede retningslinier for operatørernes regnskabsførelse.

Danmark lægger vægt på, at der er mulighed for at indarbejde en "rimelig for-tjeneste" ved beregningen af compensation som omhandlet i forslagets bilag, idet der bør være mulighed for at kunne indarbejde en incitamentsstruktur i den forhandlede kontrakt med operatører som f.eks. DSB.

Under hensyn til DSB's forretningsstrategi bør der desuden arbejdes for, at der ikke opstilles gensidighedsbestemmelser, som gør det muligt at udelukke operatører fra deltagelse i udbud i overgangsperioden, såfremt operatørerne ikke har opnået deres kontrakter efter udbud. Vi kan dog tilslutte os bestemmelsen om, at det vil være muligt at udelukke operatører der ikke kan dokumentere, at compensation eller eneret er bevilget i henhold til forordningens regler, for så vidt angår mindst halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening.

7. Forventningen til andre landes holdninger.

Langt de fleste danske problemer er blevet løst under forhandlingerne, herunder spørgsmålet om udbud af S-togstrafikken og lokalbanerne.

Medlemslandene har taget en konstruktiv tilgang til sagen. Som med markeds-åbningsdirektivet består den overordnede modsætningen mellem liberaliseringsvenlige lande og i denne sammenhæng mere forsigtige delegationer. Flere af de væsentligste udeståender synes løst, og det synes derfor muligt at nå til politisk enighed på rådsmødet den 8.-9. juni 2006.

Kommissionen har tilkendegivet, at det ikke har været hensigten at begrænse adgangen til i forbindelse med udbud at stille krav til f.eks. passagerernes rettigheder eller miljøbeskyttelse.

Det i forhandlingerne er lykkedes at få indført bestemmelser således, at hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, så vil det være muligt at undtage al konventionel jernbanetrafik herunder S-togstrafikken og privatbanerne fra krav om udbud.

Enkelte lande har et ønsket, at det i overgangsperioden – subsidiært i anden halvdel af perioden - er muligt at udelukke operatører, der ikke har opnået deres kontrakter på baggrund af udbud fra at deltage i udbud.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt for Europaudvalget til orientering den 30. september 2005, den 2. december 2005 og den 10. marts 2006.



Dagsordenspunkt 10: Meddelelse fra Kommissionen: Midtvejsevaluering af Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden: halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave, KOM(2006) 74.

Resumé.

Formandskabet har på baggrund af drøftelserne på sidste rådsmøde den 27. marts 2006, hvor man drøftede midtvejsevalueringen fremlagt et forslag til rådskonklusioner, der forventes vedtaget på det kommende rådsmøde den 8.-9. juni 2006.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen offentliggjorde den 2. juni 2003 et europæisk handlingsprogram for færdselssikkerhed (KOM(2003) 311). Kommissionen har fastsat et overordnet mål om en halvering af antallet af trafikofre i EU inden 2010. Handlingsplanen tager sigte på at belyse en række mulige indsatsområder med henblik på målets opfyldelse.

På et efterfølgende rådsmøde den 5. og 6. juni 2003 blev der vedtaget konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

Kommissionen har den 22. februar 2006 afgivet en meddelelse om midtvejsevaluering af den europæiske handlingsplan for trafikikkerhed. KOM (2006) 74.

Samlet set konkluderer Kommissionen i sin midtvejsevaluering at trafikikkerheden er blevet forbedret i EU og at fremskridtene sker hurtigere end tidligere, men at der stadigvæk er plads til yderligere forbedringer. Konkret peger Kommissionen på, at der sker forbedringer inden for både infrastruktur, adfærd og køretøjer. Både EU, EU-medlemsstaterne og andre parter må imidlertid yde en større indsats, hvis målsætningen om halvering af antallet af trafikdræbte skal nås. På den baggrund vil Kommissionen i forbindelse med en kommende midtvejsevaluering af Hvidbogen om den fælles transportpolitik overveje yderligere tiltag til forbedringen af vejsikkerheden.

På det uformelle rådsmøde for transportministre den 2.-3. marts 2006 drøftede man bl.a. vejtransportsikkerhed og midtvejsevalueringen. Drøftelsen viste, at der var bred opbakning til trafikikkerhedshandlingsplanen og dens målsætning om at halvere antallet af dræbte inden 2010. Der var ligeledes bred enig-



hed om, at man må arbejde med trafikantens adfærd, køretøjet og infrastrukturen for at realisere planens målsætning.

Formandskabet har fremsat et forslag til rådskonklusioner. I udkastet til konklusioner erklærer Rådet sig enig i, at der er behov for at gøre en indsats på EU-niveau eller medlemsstatsniveau.

2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Der er ikke i selve handlingsplanen eller midtvejsevalueringen stillet egentlige forslag af lovgivningsmæssig karakter.

3. Høring

Da der ikke i handlingsplanen eller midtvejsevalueringen var fremsat konkrete forslag af lovgivningsmæssig karakter, har der ikke været foretaget høring.

4. Forventningen til andre landes holdninger.

Der synes at være bred opbakning til formandskabets forslag til konklusioner.

5. Regeringens foreløbige generelle holdning.

Danmark er overordnet positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden, men man er også af den opfattelse, at trafik-sikkerhed overvejende er et nationalt anliggende. Dette er imidlertid ikke til hinder for, at der samarbejdes på europæisk plan, eller at der på udvalgte områder gennemføres europæisk regulering. Tekniske bestemmelser vedrørende køretøjer er underlagt EU-kompetence og fra dansk side støtter man som udgangspunkt skærpede krav til sikre køretøjer.

Det bemærkes, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin handlingsplan ”Hver ulykke er én for meget – Trafiksikkerhed starter med dig” har fastsat en målsætning, hvorefter antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i Danmark inden udgangen af 2012 skal være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til 1998.

Fra dansk side kan man støtte formandskabets udkast til rådskonklusioner.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske konsekvenser og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Handlingsplanen eller rådskonklusionerne har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Såfremt Kommissionen fremsætter konkrete forslag til retsakter vedrørende vej-sikkerhed vil det være relevant at vurdere disse konsekvenser.



7. Nærhedsprincippet

I forbindelse med Kommissionens forslag til handlingsplan bemærker Kommissionen, at man tidligere har kunnet konstatere et stort spring fra de ambitiøse hensigtserklæringer til den meget beskedne indsats fra medlemslandenes side, samtidig med at medlemslandene efter Kommissionens opfattelse alt for ofte har afvist konkrete foranstaltninger på europæisk plan med henvisning til subsidiaritetsprincippet. Kommissionen anfører, at man vil anvende subsidiaritetsprincippet meget stringent, så alle på de forskellige niveauer ved nøjagtigt inden for hvilken ramme, de kan bidrage mest effektivt til den fælles indsats.

Midtvejsevalueringen indeholder ikke konkrete forslag til retsakter og det er regeringens opfattelse, at midtvejsevalueringen ikke er i strid med nærhedsprincippet.

8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Handlingsplanen (KOM(2003) 311) har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på udvalgets møde den 28. maj 2003, den 24. juni 2005 og den 24. marts 2006.

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 15. juli 2003.



Dagsordenspunkt 11: Forslag til rådsbeslutning om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport. KOM (2001) 18.

Nyt notat.

Resumé

Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 7. november 1991 konventionen om beskyttelse af Alperne (Alpekonventionen). I medfør af Alpekonventionens fastlægges de konkrete foranstaltninger, som skal virkeliggøre konventionens mål, i en række protokoller, bl.a. protokollen om transport i alperne.

Kommissionen har fremsat forslag til rådsbeslutning om at bemyndige formandskabet for Rådet til at underskrive aftalen om indgåelse af transportprotokollen til alpekonventionen

1. Baggrund og indhold:

Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 7. november 1991 konventionen om beskyttelse af Alperne (Alpekonventionen). Konventionen blev senere ratificeret ved Rådets afgørelse 96/191/EF af 26. februar 1996. I medfør af Alpekonventionens artikel 2, stk. 2 og 3, fastlægges de konkrete foranstaltninger, som skal virkeliggøre konventionens mål, i en række protokoller, bl.a. protokollen om transport i alperne.

Kommissionen har fremsat forslag til rådsbeslutning om at bemyndige formandskabet for Rådet til at underskrive aftalen om indgåelse af transportprotokollen til alpekonventionen.

Forslaget om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af transportprotokollen til Alpekonventionen er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 71 samt artikel 300, stk. 2 og kan vedtages af Rådet med kvalificeret flertal.

Transportprotokollen har bl.a. til formål inden for rammerne at den eksisterende EU-lovgivning at opfordre til fremme af bæredygtig transport, der vil reducere de negative effekter af transport gennem alperne og sikre fremme af bæredygtig transport. Der opfordres bl.a. til at overveje bedre samarbejde mellem de berørte lande og bedre samspil mellem forskellige transportformer, sikre den fri bevægelighed på økonomisk bæredygtigt og fremme effektive transport-systemer, optimering af infrastrukturen og reduktion af emissioner.

2. Nærhedsprincippet.



Kommissionen nævner ikke nærhedsprincippet i sit forslag til rådsbeslutning vedrørende indgåelse på Fællesskabets vegne af transportprotokollen til Alpekonventionen.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet en beslutning om Fællesskabets indgåelse af transportprotokollen nødvendigvis må træffes på fællesskabsniveau.

3. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige konsekvenser samt administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslag har ingen væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige konsekvenser eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Høring.

Forslaget har ikke været sendt i høring på grund af forslaget begrænsede rækkevidde.

6. Forventninger til andre landes holdninger.

Der synes i øjeblikket at være et blokerende mindretal i mod en vedtagelse af rådsbeslutningen, idet en række lande mener det vil mindske muligheden for den fri transport af varer gennem alperregionen. Omvendt har Kommissionen under forhandlingerne oplyst, at transportprotokollen ikke er i strid med EU-retten, herunder det nye Eurovignettetdirektiv.

Det østrigske formandskab presser meget på for at vedtage rådsbeslutningen, som vil have stor signalværdi for formandskabet. Det er dog endnu uklart om formandskabet vil sætte forslaget til afstemning på rådsmødet (TTE) den. 8.-9. juni 2006.

7. Regeringens generelle foreløbige holdning.

Fra dansk side har man ikke umiddelbart store interesser i forslaget, der har begrænsede konsekvenser for Danmark.

Fra dansk side kan man derfor støtte en vedtagelse af forslaget.

8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 12: Civil navigationssystem Galileo.

Side 56/70

Revideret notat.

Resumé.

Kommissionen vil på det kommende rådsmøde orientere om status på Galileo-Projektet.

1. Baggrund og indhold

Galileo-programmet er omfattende og løber over en længere årrække. Programmet befinder sig i slutningen af 2. fase, af i alt 4 faser.

De centrale problemstillinger, som er relevante for tiden beskrives meget kort i det følgende:

Status vedrørende forhandlingerne med den potentielle koncessionshaver

Forhandlingerne pågår mellem Fællesforetagendet Galileo (Galileo Joint Undertaking, eller GJU) og det sammensmeltede konsortium. Forhandlingerne forventes afsluttet i løbet af 2006.

Der er den 17. februar 2006 underskrevet en principaftale vedrørende 9 hovedpunkter, som man har forhandlet om. Det drejer sig - udtrykt i nøgleord - om: omkostninger, færdiggørelse, præstation, design risiko, marked, opsendelsesprogram, komplettering, den overordnede risikodækning og kompensation i tilknytning til afvikling.

Der er overordnet enighed mellem de forhandlende parter om en lang række detailelementer knyttet til ovenstående ni punkter, som leder frem til, at man kan konkludere, at forhandlingerne er grebet rigtigt an, og at man på en meningsfuld måde bevæger sig mod en forhandlingsafslutning, der resulterer i færdiggørelse af en kontrakt.

Videre kan konkluderes, at hovedelementerne i forhandlingerne drejer sig om markedsrisiko og designrisiko.

Masterplan for Galileo-koncessionsforhandlinger m.v. er i følge Fællesforetagendet (Galileo Joint Undertaking) som følger pt.: TRIN I: September 2006 - de overordnede principper skal ligge fast, man skal have en slags ramme for aftalen og riskovurdering m.m. på plads; TRIN II: December 2006 - konsolidering af trin I's resultater med udkast til kontrakt TRIN III: Juni 2007 - final cost envelope, kontrakten og den finansielle model skal "fryses" og TRIN IV: December 2007 - kontrakten underskrives.



Denne masterplan er imidlertid af en ret uformel karakter, idet der alene er tale om en model, som Galileo Joint Undertakings chefforhandler har fremlagt for medlemslande på uformelt møde. Tanken med udspillet er, at det koncessionsforhandlende konsortium skal tiltræde den foreslåede model med tidsplan m.v.

Offentlige tjenester - Public Regulated Services

En særlig del af Galileo-tjenesterne er de såkaldte Public Regulated Services (PRS), dvs. offentlige tjenester, der kræver særlige beskyttede (krypterede) signaler med begrænset adgang. Det er ikke fastlagt, hvad disse tjenester skal omfatte - det sker i løbet af 2006, hvor definitionsfasen løber. I den anledning agter Kommissionen/Fællesforetagendet Galileo i nær fremtid at udsende et spørgeskema med henblik på at få medlemslandene til at melde tilbage med ønsker om hvilke typer tjenester, man kunne forestille sig skulle udgøre PRS.

Det er ikke obligatorisk for medlemslande at deltage i PRS-delen. En meget tidlig rundspørge i starten af Galileo-projektet viste, at omkring halvdelen af de daværende 15 EU-medlemslande var interesserede. Danmark var ikke i blandt disse. Nu står man imidlertid på et andet trin i processen, dvs. man er på et stade hvor Galileo-projektet er mere udviklet, og hvor mange andre faktorer er ændrede.

Det drejer sig blandt andet om, at der er forhandlet og indgået aftaler med en lang række lande uden for EU om at deltage i Galileo-projektet, herunder eksempelvis Kina, USA og Ukraine, hvilket er med til at understrege Galileos globale karakter. Desuden er EU blevet udvidet til 25 medlemslande og flere er på vej mod optagelse - der er således flere spillere i EU at forholde sig til i dagligdagen. Samtidig bevæger samfundet sig teknologisk set med rivende hast, hvilket blandt andet fører til ændrede behov. Oven i dette er der terrortrusler- og aktioner også i EU-medlemslande, der blandt andet har ført til EU-lovgivning af sikkerhedsmæssig karakter.

Forhandlingssituationen – Rådsmødet den 9. juni 2006

Der skal ikke træffes nogen beslutninger om Galileo på næste Rådsmøde. Ministrene skal have en frokostdrøftelse, hvor man med baggrund i et brev fra den østrigske vicekansler til hans transportkollegaer i EU vil drøfte:

Placering af Galileo Tilsynsorganet (Galileo Supervisory Authority), en drøftelse af kriterier for valg af hjemsted for organet og

Samarbejde med 3. lande om Galileo.



For så vidt angår placering af Tilsynsorganet har der hidtil meldt sig 6 officielle kandidater, dvs. Athen, Barcelona, Strasbourg, Rom, Noordwijk og Cardiff. En short list skal udarbejdes under finsk formandskab med henblik på, at der kan foretages en endelig beslutning enten på TTE-Rådsmøde den 11.-12. december 2006, eller på Topmødet den 14.-15. december 2006.

Rådsmødet uformelle drøftelse vil være en første drøftelse af spørgsmålet om kriterier for hjemsted m.m.

Kommissionen er kommet med en præliminær liste vedrørende kriterier for valg af hjemsted. Det synes at fremgår, at der generelt er tale om traditionelle kriterier, som benyttes ved udvælgelsesprocesser knyttet til andre EU-agenturer og lignende (udpegning af relevant sted, IT-infrastruktur, lokale transportmuligheder, internationale skoler, konference-faciliteter og bosted-faciliteter m.m.). Hertil kommer indikationer af nogle specifikke GNSS-kriterier såsom bl.a.: security-aftaler, medlem (eller kommende medlem) af aftale om udveksling af "crypto-activities", 24-timers overvågning af lokale myndigheder, dokumenter skal kunne opbevares og processes op til "EU secret level", beskyttelse af område og infrastruktur, mulighed for at afholde "secure"-møder etc.

Med hensyn til 3. landes deltagelse i Galileo er man ved at foretage en samlet analyse af de mange problemstillinger, der knytter sig til 3. landes deltagelse i Galileo-programmet. Der synes at være mange muligheder for deltagelse, dvs. skal man knytte landene til programmet med fuld betaling, eller noget mindre betaling (relativt set i forhold til EU-medlemslandene), og hvordan skal 3.-landene kunne udøve indflydelse m.v.

På Rådsmødet formelle del vil Kommissionen afrapportere om projektets status.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Galileo-projektet har gennem årene været forelagt for Folketingets Europaudvalg mange gange.

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, den 2. december 2005, den 24. marts 2006 på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europa-



udvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

Side 59/70



Dagsordenspunkt 13: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), KOM (2005) 602.

Revideret notat.

Resumé

Med henblik på at etablere en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur i EU, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, foreslår Kommissionen, at der oprettes et fællesforetagende, som skal samle forsknings- og udviklingskræfter i Fællesskabet og udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR).

1. Formål og indhold

Meddelelsen og det tilhørende forslag er vedtaget af Kommissionen den 25. november 2005 og er fremsendt til rådssekretariatet den 29. november 2005 i en engelsk sprogversion. Meddelelsen omhandler baggrunden for og formålet med iværksættelse af et projekt om udvikling af en ny generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), mens selve forslaget har til formål at oprette et fællesforetagende (SESAR-fællesforetagendet), som skal stå for SESAR-projektet.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 171 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg, jf. traktatens artikel 172.

Oprettelsen af et fællesforetagende er også benyttet i forbindelse med gennemførelsen af udviklingsfasen for GALILEO-programmet, jf. forordning nr. 876/2002.

SESAR-projektet udgør den teknologiske platform for det fælles europæiske luftrum, som er ved at blive ført ud i livet efter vedtagelsen i 2004 af fællesskabslovgivningen herom, jf. lovpakken om det fælles europæiske luftrum, der består af forordningerne 549/2004 ("rammeforordningen"), 550/2004 ("luftfartstjenesteforordningen"), 551/2004 ("luftrumsforordningen") og 552/2004 ("interoperabilitetsforordningen").

SESAR-projektet skal give Fællesskabet en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, hvor man drager fordel af de teknologiske fremskridt fra programmer som eksempelvis GALILEO (satellit radionavigation).

SESAR-projektet har ifølge forslaget forskellige faser. Første fase er definitionsfasen, hvor man skal definere de forskellige teknologiske tiltag, moderniseringsprogrammernes prioritering og de operationelle implementeringsplaner.



Definitionsfasen er allerede i gang og finansieres med 30 mio. euro af Fællesskabet af budgettet for de Transeuropæiske Netværk og 30 mio. euro af Eurocontrol, der er en europæisk organisation, der blandt andet har til opgave at etablere fælles principper for udnyttelsen af luftrummet i Europa.

Definitionsfasen udføres under Eurocontrols ansvar og skal slutte i 2007 med en plan til modernisering af lufttrafikstyringssystemet i Fællesskabet.

Derefter følger implementeringsfasen, hvor ovennævnte moderniseringsplan skal føres ud i livet i to trin, et udviklingstrin fra 2008 til 2013 og et udnyttelsestrin fra 2014 til 2020. På udviklingstrinnet skal de teknologiske baser, der skal udgøre grundlaget for den nye generation af systemer, etableres. På udnyttelsestrinnet vil installeringen af de nye systemer ske i stort omfang og udbredt implementering af relaterede funktioner vil finde sted.

Ifølge forslaget er det SESAR-fællesforetagendets opgave at føre udviklingsaktiviteterne i SESAR-projektets implementeringsfase ud i livet, dvs. på udviklingstrinnet, som varer fra 2008 indtil udgangen af 2013, hvorefter SESAR-fællesforetagendet ophører. Det sidste trin, udnyttelsestrinnet vil skulle gennemføres og finansieres af industrien.

SESAR-fællesforetagendet skal indgå en aftale med Eurocontrol, hvorefter Eurocontrol skal dele resultaterne af definitionsfasen med fællesforetagendet, og hvor Eurocontrol får ansvar for visse opgaver i forbindelse med implementeringsfasen, herunder blandt andet organisering af forskning, udviklings og valideringsaktiviteter samt det overordnede ledelsesansvar for den fælles udvikling af de fremtidige systemer.

SESAR-Fællesforetagendet vil have status som en juridisk person, som kan erhverve og råde over løsøre og fast ejendom og som kan være part i retssager. Fællesforetagendet anses som et internationalt organ.

Det Europæiske Fællesskab, repræsenteret ved Kommissionen, skal sammen med Eurocontrol være stiftende medlemmer i SESAR-fællesforetagendet. Endvidere vil den Europæiske Investeringsbank, tredjelande og ethvert andet privat eller offentligt foretagende kunne blive medlemmer.

Finansieringen af SESAR-fællesforetagendet vil ske via bidrag fra dets medlemmer og derudover muligvis også ved opkrævning af ruteafgifter i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om det fælles europæiske luftrum. I henhold til den såkaldte luftfartstjenesteforordning kan der blandt andet opkræves afgifter til finansiering af projekter, der sigter mod at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer. Kommissionen anfører, at dens analyser viser, at finansieringsbehovet for fællesforetagendet årligt vil være ca. 300 mio. euro, hvoraf Fællesskabet forventeligt vil bidrage med 100 mio. euro, Eurocontrol



med 100 mio. euro og industrien og andre (eksempelvis luftfartsselskaberne via de ovennævnte ruteafgifter) med 100 mio. euro.

Fællesskabets bidrag kan betales fra rammeprogrammerne for forskning og teknologisk udvikling og budgettet for de Transeuropæiske Netværk og skal ophøre ved udløbet af perioden for udviklingstrinnet, dvs. ved udgangen af 2013, hvor også fællesforetagendet ophører.

SESAR-Fællesforetagendet vil blive placeret i Bruxelles for at lette kommunikationen mellem de bidragsydende medlemmer, herunder ikke mindst Eurocontrol.

SESAR-fællesforetagendet vil blive organiseret med en bestyrelse og en administrerende direktør.

Ifølge forslaget skal bestyrelsen blandt andet have ansvaret for at udstikke retningslinier og tage nødvendige beslutninger for implementeringen af SESAR-projektet og udøve den overordnede kontrol hermed, træffe afgørelse om optagelse af nye medlemmer og udpege den administrative direktør, bestemme summen og procedurerne for de betalende medlemmers finansielle bidrag samt vedtage finansielle bestemmelser for fællesforetagendet.

Bestyrelsen skal ifølge forslaget bestå af en repræsentant fra hver af fællesforetagendets medlemmer, en repræsentant fra luftrumsbrugerne (passagererne), en repræsentant fra luftfartstjenesteudbydere, en repræsentant fra udstyrsfabrikanterne, en repræsentant fra lufthavnene og en repræsentant fra de organer, der repræsenterer personalet i lufttrafiktjenestesektoren. Kun repræsentanterne fra fællesforetagendets medlemmer og repræsentanten fra luftrumsbrugerne har stemmeret.

Medlemmernes stemmer skal være proportionale med deres medlemsbidrag, dog skal Fællesskabet og Eurocontrol mindst have 30 % af stemmerne. Repræsentanten for luftrumsbrugerne skal mindst have 10 % af stemmerne. Afgørelser træffes som udgangspunkt med simpelt flertal og ved stemmelighed har Fællesskabet den afgørende stemme. Bestyrelsen skal holde møde mindst to gange om året.

Den administrative direktør skal ifølge forslaget have ansvaret for den daglige ledelse af fællesforetagendet og dets lovlige repræsentanter. Den administrerende direktør udpeges af bestyrelsen på forslag fra Kommissionen. Den administrerende direktør skal udføre sine opgaver fuldstændigt uafhængigt. Den administrerende direktør skal lede gennemførelsen af SESAR-projektet inden for de retningslinier, som bestyrelsen har udstukket og er ansvarlig overfor bestyrelsen.

2. Gældende dansk lovgivning på området



Der findes ikke dansk lovgivning på området.

Side 63/70

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder: AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personaleunion, Billund Lufthavn; Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub og SAS.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning anfører, at da SESAR nærmest er på forskningsstadiet, og der som følge heraf ikke er udarbejdet specifikationer, må ikrafttrædelsestidspunkt og etableringsomkostninger være fastsat på baggrund af mere eller mindre pålidelige skøn. Erfaringer fra andre projekter som f.eks. GALILEO viser betragtelige forsinkelser samt store overskridelser af de i starten skønnede etableringsomkostninger. Det samme må forventes at blive tilfældet for SESAR.

Ligesom Terma og Rovsing allerede medvirker i GALILEO og er ved at indgå yderligere kontrakter for trecifrede millionbeløb, forudsætter Erhvervsflyvningens Sammenslutning, at dansk industri også vil komme til at medvirke ved fremstilling og etablering af SESAR.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har bemærket, at luftfarten ifølge forslaget skal være med til at betale projektet gennem pålagte afgifter, hvilket sammenslutningen anser for urimeligt, men da luftfarten således bliver en slags aktionær, bør en passende del af systemets forventede indtjening komme luftfarten til gode, eventuelt ved reduktion af afgifterne til Eurocontrol samt diverse gebyrer.

Dansk Industri (DI) støtter fuldt ud endemålet, nemlig skabelsen af det fælles europæiske luftrum og er enig i, at der er behov for udviklingen af SESAR som den tekniske forudsætning herfor, samt at dette bedst sker gennem etableringen af et fællesforetagende.

Overordnet finder DI dog forslaget svært gennemskueligt såvel i teknisk, økonomisk og juridisk henseende, ligesom der synes at være en række spørgsmål, som savner en nærmere afklaring.

DI finder det ikke klart om der - set med brugernes øjne - kan være uvedkommende hensyn bag kommissionens forslag i form af eksempelvis industrielle interesser, budgetmæssige procedurer, institutionelle forhold m.v. Efter DI's opfattelse er det afgørende kontinuerligt at fastholde, at etableringen af et fælles



europæisk luftrum anskues ud fra en betragtning om at skabe værdi for brugerne/kunderne.

DI er af den opfattelse, at lufttrafikstyring skal anskues som en leverance til luftfartsselskaberne på linie med andre leverancer. Luftfartsselskaberne efterspørger som bekendt hos leverandørerne af lufttrafiktjenesterne en mere effektiv afvikling af trafikken i luftrummet. Lufttrafiktjenesterne må på den baggrund i samarbejde med deres leverandører og kunder udarbejde en business case for en udvikling af det relevante produkt, som skal danne baggrund for den nødvendige finansiering i form af tilskud fra offentlige programmer og lån.

Konklusionen heraf er ifølge DI, at det er industrien, der bør være drivkraften i udviklingen af SESAR. Da en effektiv afvikling af trafikken i luftrummet samtidigt har en samfundsmæssig og strategisk betydning for EU og EU-landene, er det naturligt, at disse og andre europæiske institutioner bidrager til etableringen af SESAR i form af økonomiske tilskud og får indflydelse på processen.

DI finder, at kommissionen i sit forslag ikke har udarbejdet en tilstrækkelig business case som grundlag for det videre arbejde – nemlig udviklingstrinnet i fællesforetagendet. Inden en sådan business case gennemføres, ville det være naturligt først at afslutte definitionsfasen. Uden en klar business case er der tvivl om, hvad den foreslåede finansiering i fællesforetagendet rent faktisk skal anvendes til, og hvorvidt der er tale om en fornuftig investering.

DI finder i øvrigt ikke, at der er klarhed over sammenhængen mellem udviklingstrinnet og udnyttelsestrinnet, hvor sidstnævnte i forhold til forslaget ikke skal gennemføres indenfor rammerne af fællesforetagendet.

Det er DI's opfattelse, at forslaget skaber usikkerhed om ansvar og roller med den af Kommissionen foreslåede styringsmodel for fællesforetagendet. Det synes således uhensigtsmæssigt, at Eurocontrol er medstifter af og sidder i bestyrelsen for fællesforetagendet på den ene side og samtidigt på den anden side optræder som leverandør i forhold til fællesforetagendet.

DI anfører, at det er udbyderne af lufttrafiktjenesterne og deres leverandører, der har ansvaret for leverancen af slutproduktet. I sidste instans er det brugerne, der betaler for produktet og bærer risikoen for dets praktiske anvendelse. Fællesforetagendet bør derfor i langt højere grad, end tilfældet er i forslaget, styres af repræsentanter for luftfarten; kunder (luftfartsselskaber), leverandører (udbyderne af lufttrafiktjenester) og underleverandører (industrien) og dets organisationer. Under alle omstændigheder bør der tilstræbes en bedre balance mellem industrien og de institutionelle repræsentanter i styringen af fællesforetagendet.



DI er ikke enig i den foreslåede finansiering af projektet, som ifølge forslaget skal ske ved præfinansiering fra Fællesskabet, Eurocontrol og industrien, herunder luftfartsselskaberne, eventuelt via enroute-afgifterne.

DI erindrer i den forbindelse om, at Eurocontrol i forvejen er fuldt brugerfinansieret af luftfartsselskaberne. Den foreslåede finansieringsmodel vil således kunne resultere i, at luftfartsselskaberne skal bidrage med to tredjedele af præfinansieringen af fællesforetagendet.

DI finder, at præfinansiering som udgangspunkt er et usundt princip for finansiering af investeringer. DI er imidlertid enig i, at der, projektets karakter taget i betragtning, i vidt omfang er behov for præfinansiering. Det bør dog tilstræbes, at dette alene sker via tilskud fra offentlige programmer som de i forslaget nævnte EU-forsknings- og udviklingsprogrammer, Transeuropæiske Netværk mv., og at den resterende finansiering sker via optagelse af lån.

DI finder derfor, at der som nævnt bør udarbejdes en business case af en sådan validitet, at udviklingstrinnet i regi af fællesforetagendet kvalificerer til en lånefinansiering også gerne på lempelige vilkår gennem bl.a. den Europæiske Investeringsbank.

Hvis der herefter fortsat måtte vise sig et behov for præfinansiering, og en sådan skal betales af luftfartsselskaberne direkte eller via Eurocontrol henleder DI opmærksomheden på de af ICAO fastslåede principper om præfinansiering af investeringer i Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services.

4. Regeringens generelle foreløbige holdning.

Den danske regering er generelt positivt indstillet overfor forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i målet om at opnå en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, og at midlet til at opnå dette mål er SESAR-projektet og oprettelsen af SESAR-fællesforetagendet.

Regeringen lægger dog vægt på, at få belyst nærmere, hvad det er, fællesforetagendet skal udvikle, hvordan dette skal udnyttes og konsekvenserne for de eksisterende nationale lufttrafiktjenesteudbydere.

Regeringen lægger desuden vægt på at få større klarhed over såvel budgetterne for som finansieringen af projektet, herunder om det er sandsynligt at industrien vil medfinansiere, og hvad konsekvenserne bliver, hvis ikke industrien vil medfinansiere.

Regeringen lægger endvidere vægt på, at der skabes vished for, at der er tilstrækkelig hjemmel i luftfartstjenesteforordningen til at opkræve ruteafgifter til



delvis finansiering af projektet, og i givet fald, at ICAO's kriterier for præfinansiering af projekter er opfyldt.

Regeringen lægger for så vidt angår budgetterne og finansieringen i øvrigt vægt på, at medlemslandene sikres indflydelse, og at der lægges et loft over den del, der evt. kan finansieres ved opkrævning af ruteafgifter med hjemmel i luftfartstjenesteforordningen.

Regeringen lægger herudover vægt på, at der sikres en hensigtsmæssig styring af projektet, herunder at medlemslandenes har mulighed for at have indflydelse på styring af SESAR-projektet efter fællesforetagendet er etableret, eksempelvis ved repræsentation i fællesforetagendets bestyrelse.

Regeringen lægger desuden vægt på, at der sikres vederlagsfri adgang til og ret til for *alle* at kunne benytte fællesforetagendets udviklingsresultater efter oplysningen af fællesforetagendet, samt at de virksomheder, der har været medlemmer af eller løst opgaver for fællesforetagendet, ikke efterfølgende kan blive anset for inhabile til at deltage i fremtidige udbudsforretninger vedrørende ATM, som måtte blive afholdt af medlemsstaterne/nationale lufttrafiktjenesteudbydere.

Regeringen vil i øvrigt arbejde for, at der fastlægges kriterier for de beslutninger bestyrelsen for fællesforetagendet skal træffe, eksempelvis i forbindelse med optagelse af nye medlemmer og overdragelse af rettigheder ved fællesforetagendets afvikling.

5. Forventningen til andre landes holdninger.

Forslaget har været behandlet 7 gange i Rådets transportarbejdsgruppe og der er tæt ved at være enighed om forslaget, der er dog enkelte udestående elementer, primært spørgsmålet om komitologi, spørgsmålet om medlemslandenes adgang til udviklingsresultaterne samt et udkast til Rådets erklæring om forslaget, som må forventes behandlet i Coreper den 24. maj 2006.

Danmark har været meget aktiv i forhandlingerne i arbejdsgruppen, og i forhold til kommissionens oprindelige forslag er der sket en række ændringer, i flere tilfælde efter forslag eller indflydelse fra dansk side.

Disse ændringer vedrører blandt andet:

Bestemmelse om større indflydelse for medlemslandene i form af en komite-procedure, hvor Single European Sky-komiteen skal forelægges visse betydningsfulde spørgsmål til beslutning, idet proceduren og snitfladerne dog endnu ikke er endeligt fastlagte.



Bestemmelse i vedtægterne for fællesforetagendet om undgåelse af interessekonflikter for medlemmer af fællesforetagendet.

Bestemmelse i vedtægterne for fællesforetagendet om kriterier for medlemskab af fællesforetagendet.

Betragtning om at Rådet skal se på finansieringen af SESAR-projektet, herunder særligt tilsagnene om bidrag fra den private sektor til fællesforetagendet. Hertil kommer et punkt i udkastet til Rådets erklæring om forslaget, hvor det fremgår, at den formelle start på fællesforetagendet skal ske gennem en beslutning i Rådet i marts 2007. Beslutningen skal tage udgangspunkt i en rapport om de foreløbige resultater af definitionsfasen samt dokumentation for tilstrækkelig finansiering af udviklingsfasen fra de stiftende medlemmer og den private industri. Udkastet til erklæringen skal formentlig diskuteres i Coreper.

Betragtning om at medlemsstaterne, inklusive de organer, der er udpeget af medlemsstaterne sikres gratis adgang til udviklingsresultaterne til ikke-kommercielle formål og vil kunne bruge dem som basis for offentlige udbud. Spørgsmålet om hvorvidt dette også skal fremgå direkte af vedtægterne for fællesforetagendet, således som blandt andet Danmark ønsker, vil formentlig blive diskuteret i Coreper.

Endvidere har Danmark været medvirkende til at:

De forskellige faser i SESAR-projektet, herunder hvad resultatet af henholdsvis udviklingsfasen og implementeringsfasen forventes at blive, er blevet nærmere belyst.

Eurocontrols rolle er blevet nærmere defineret.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

I perioden 2007-2015 forventes såvel EU som Eurocontrol årligt at bidrage med 100 mio. euro hver. En væsentlig del af Eurocontrol's aktiviteter finansieres i sidste instans af luftrumsbrugerne. Midlerne fra EU forventes at komme fra EU's forsknings- og udviklingsbudgetter og fra budgettet for de transeuropæiske transportnet. Det årlige danske bidrag til EU udgør ca. 2 % af EU-budgettet og set i forhold hertil kan den danske stats udgifter til SESAR-projektet indirekte opgøres til 2 mio. euro. Det forventes dog ikke, at SESAR-projektet vil indebære et højere dansk bidrag til EU. Den resterende del af udgifterne (100 mio. euro årligt) til SESAR-projektet forventes finansieret af industrien.



På lang sigt vurderes de samfundsøkonomiske konsekvenser af SESAR-projektet at være positive. Et af formålene med SESAR-projektet er at sikre en koordineret udvikling af lufttrafikstyringssystemer i Europa - blandt andet med henblik på at tage et proaktivt skridt for at bryde tendensen til stadigt stigende omkostninger til lufttrafikstyring i Europa.

Som nævnt vil finansieringen af SESAR-fællesforetagendet delvis kunne ske via opkrævning af ruteafgifter. På kort sigt kan det betyde højere omkostninger for luftfartsselskaberne og dermed en højere pris på flybilletter, men på sigt skulle luftfartsselskabernes omkostninger kunne reduceres.

Kommissionen har fået gennemført en omfattende cost-benefit analyse af SESAR-projektet og anslår i den forbindelse, at projektets nutidsværdi er mere end 20 mia. euro. De største samfundsøkonomiske gevinster opstår som følge af blandt andet øget produktivitet i lufttrafikstyringen og mere direkte flyvninger. Ifølge Kommissionen vil SESAR-projektet, særlig ved udnyttelse af mulighederne i GALILEO-programmet (satellit radionavigation), medføre mere direkte flyruter og dermed mindre forbrug af brændstof, hvilket vil betyde en reduktion i udslippet af drivhusgasser på 4 - 6% pr. flyvning. Kommissionen anfører endvidere, at dette sammen med de nye start- og landingssystemer vil optimere flyveruterne omkring lufthavnene, hvilket vil forbedre forholdene for befolkningen omkring lufthavnene.

7. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at det fælles europæiske luftrum i sin natur er overnationalt. Det indebærer særligt oprettelsen af funktionelle grænseoverskridende luftrumsblokke. Med sådanne luftrumsblokke er ruter og luftrumsstrukturer ikke længere defineret efter nationale grænser, men efter de reelle trafikstrømme. De nye lufttrafikstyringssystemer, som særligt skal benyttes til det fælles europæiske luftrums funktionelle luftrumsblokke, kan ikke begrænses til nationale forhold. Endvidere vil de nye teknologier, der implementeres, kræve luftfartøjsudstyr, som ikke meningsfuldt kan begrænses til et rent nationalt teknologisk valg. Endelig er der en sådan uoverensstemmelse mellem luftfartøjsudstyret og hvad medlemsstaternes lufttrafikstyringssystemer kan præstere, at harmonisering på europæisk plan er nødvendig.

Desuden nævner Kommissionen, at den industri, der leverer udstyr til de europæiske lufttrafiktjenester arbejder i et nichemarked, hvor der stort set ikke findes "hyldevarer", eftersom hvert kontrolsystem er installeret og tilpasset lokale forhold, hvilket medfører en høj enhedspris, som påvirker industriens muligheder for investeringer i teknologisk nyskabelse, hvilket igen er en svaghed i forhold til den konkurrerende amerikanske industri, som drager fordel af et stort indre marked i USA.



På denne baggrund finder Kommissionen, at målene med forslaget ikke kan nås tilstrækkeligt på nationalt plan.

Endvidere finder Kommissionen, at et offentligt-privat partnerskab, som er nødvendigt for at maksimere de nødvendige synergier for nyskabelse og for at kunne samarbejde med tredjelande, kun kan etableres på europæisk niveau. EU's ageren på området vil tillade rationalisering af udviklingsprogrammer og betydelig interoperabilitet mellem de installerede systemer, hvilket vil resultere i betydelige besparelser. Standardiseringen af systemer i Europa og udskiftningen af forældede teknologier vil også føre til betydelig forbedring af sikkerheden for lufttrafikstyringen i Europa.

Ydermere viser beregninger, at SESAR-projektet vil bidrage betydeligt til europæisk vækst og jobskabelse i Europa ved at forbedre lufttransportsaktiviteternes præstationsevne og forøge konkurrence-dygtigheden for den europæiske luftfartssektor.

Kommissionen anfører endelig, at der i forslaget kun indgår de forhold, som er nødvendige og formålstjenlige, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem på grund af systemernes overnationale natur bedst kan løses på fællesskabsplan. Endvidere finder regeringen, at SESAR-projektet er af en størrelsesorden, der alene giver mening på fællesskabsniveau.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 24. marts 2006 til orientering.



Dagsordenspunkt 14: Eksterne relationer på luftfartens område.

Side 70/70

- a) **EU-USA relationer: åbent luftfartsområde.**
- b) **EU-Rusland: Overflyvning over Sibiren.**

Revideret notat.

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen orientere om to sager vedr. Fællesskabets relationer med tredjelande inden for civil luftfart:

a) EU-USA-forhandlingerne

På baggrund af Rådets udvidede mandat af juni 2003 til Kommissionen til fortsatte forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde er der for et halvt år siden opnået enighed om en første fase af en aftale herom, idet den politiske stillingtagen i Rådet dog afventer nogle advise-rede ændringer i den amerikanske politik mht. bestemmelserne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status i forhandlingerne til efterretning.

b) EU-Rusland-forhandlingerne om overflyvning af Sibirien

Ved det seneste Rådsmøde fik Kommissionen mandat til at optage forhandlinger med Rusland mhp. at løse spørgsmålet om betaling for overflyvning af Sibirien. Rusland forlanger særlig betaling – "royalties", ud over sædvanlig betaling for lufttrafikkontroltjeneste – fra udenlandske luftfartsselskaber for hver enkelt overflyvning af Sibirien på ruter mellem Europa og Fjernøsten. Betalingerne er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale luftfartsorganisation ICAO, som Rusland er medlem af.

Der er herefter afholdt et forhandlingsmøde mellem parterne.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status i forhandlingerne til efterretning.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

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, 15. april 2005, 24. juni 2005, 30. september 2005, den 2. december 2005 og den 24. marts 2006 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.