

DEPARTEMENTET

Dato 6. september 2006
J. nr. 127-1

EU- og Luftfartskontoret

Michael E. K. Hansen
Telefon 33 92 33 58
mic@trm.dk

Statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Transport- og Energiministeriets område under det finske EU-formandskab i første halvår af 2006.

I det følgende redegøres for de væsentligste større sager, som må forventes at blive behandlet under det finske formandskab:

1. Transport:

Der er planlagt to Rådsmøder på transportområdet, et mindre den 8. oktober 2006 og et mere omfattende Rådsmøde den 11.-12. december 2006.

Det finske formandskab vil generelt prioritere færdselssikkerhed, arbejdet med færdiggørelse af tredje jernbanepakke og området vedrørende eksterne forbindelser i luftfarten.

Derudover vil man arbejde med følgende konkrete forslag:

Tværgående emner:

Revision af transport hvidbogen fra 2001

Kommissionen udsendte i 2001 en hvidbog med titlen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". Hvidbogen er Kommissionens vision om EU's transportpolitik frem til 2010, og fokuserer meget på behovet for at skifte transportform væk fra vejtransport til især jernbanetransport, men også til søtransport og transport ad indre vandveje.

Kommissionen har den 22. juni 2006 vedtaget en meddelelse, der indeholder en midtvejsevaluering af ovennævnte Hvidbog og de deri indeholdte forslag til den transportpolitiske kurs frem mod 2010.

Hovedtrækkene i forslaget til midtvejsevalueringen er målet om et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet, vækst og beskæftigelse i EU og virkningerne af globaliseringen.

Dermed er transportområdet et kerneområde i den fornyede Lissabon-proces, der har som ambition at gøre EU til den stærkeste videns-økonomi i verden.



I midtvejsevalueringen nedtoner Kommissionen en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien. Kommissionen lægger, i forhold til den oprindelige Hvidbog, op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer.

Formandskabet har oplyst, at man på Rådsmødet i oktober vil have en offentlig politisk drøftelse om hvidbogsrevisionen.

Galileo

Galileo-programmet er et europæisk satellitbaseret radionavigationssystem, der vil bygge på en konstellation af 30 satellitter i kredsløb om jorden. Systemet vil have kontinuerlig global dækning, dvs. systemet er verdensomspændende. Radionavigationssignalerne, som udsendes af satellitterne, vil blive styret af jordstationer.

Projektet befinder sig i afslutningen af anden fase, dvs. udviklingsfasen. Man påregner at systemet vil være operativt ved udgangen af 2010.

Galileo Fællesforetagendet (Joint Undertaking) forhandler med den kommende koncessionshaver om kontraktudformning m.m. Det er koncessionshaveren, der skal drive systemet.

Fællesforetagendet skal fases ud ved årets udgang og Galileo Tilsynsmyndigheden – jf. retsakt herom vedtaget i 2004 – overtager herefter ansvar, rettigheder m.m. fra Fællesforetagendet og forestår det videre arbejde med Galileo. Denne myndighed skal stå for navnlig tilsynet med koncessionshaveren og licensudstedelse m.m.

På transportministerrådsmøde i juni i år noterede Rådet sig oplysningerne fra Kommissionen om, hvilke fremskridt der er gjort i de igangværende langvarige forhandlinger om Galileo-koncessionsaftalen.

På Rådsmødet i oktober er det tanken, at der skal vedtages et sæt rådskonklusioner, ligesom Kommissionen vil afrapportere om status for projektet. På rådsmødet i december agter man bl.a. at foretage to mindre ændringer af Rådsforordningerne om henholdsvis Fællesforetagendet og Tilsynsmyndigheden, ligesom Kommissionen vil informere Rådet om projektets status.

Landtransport:

Bedre sikring af forsyningskæden

Forslaget til forordning er vedtaget af Europa-Kommissionen den 27. februar 2006 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen.



Baggrunden for forslaget er, at Det Europæiske Råd i dets konklusioner af 25. marts 2004 bl.a. har udpeget transport som et centralt område i sin terrorbekæmpelse. DER opfordrede derfor "til at øge sikkerheden i forbindelse med alle former for transportsystemer.

Formålet med forordningen er ifølge Kommissionen, at der oprettes fælles regler for at forbedre sikringen af landtransportens forsyningskæde over for trusler og lignende. Kernen i forslaget er dels, at medlemsstater kan tildele status som "sikker operatør" til operatører i forsyningskæden og fastsætte mindstekrav til den sikring, som operatører skal opfylde, dels at der er tale om *en frivillig ordning*. Medlemsstaterne kan indføre strengere krav for operatører med hjemsted på deres territorium.

Transportsikringen i Europa er i den senere tid forbedret betydeligt. Der er allerede oprettet en europæisk ramme for sikringen af den civile luftfart og lufthavne, og søtransport og havnesikringen er også styrket.

Det finske formandskab havde oprindeligt planlagt, at der skulle opnås fælles tilgang på oktober rådsmødet, men forhandlingssituationen indikerer snarere en statusdrøftelse eller lignende.

Godstransport logistik

Kommissionen har den 28. juni 2006 oversendt en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet, der beskriver de logistiske udfordringer, Europa står overfor i fremtiden. I takt med den stigende vækst i godstransporten er der sket en stigende belastning af infrastrukturen med bilkøer, færdselsulykker og forurening til følge.

Kommissionen anfører bl.a. i sin meddelelse, at for at overvinde disse problemer må Europas transportsystem optimeres ved hjælp af avancerede logistikløsninger. Logistik kan øge effektiviteten af individuelle transportformer og kombinationer heraf. Det vil resultere i, at færre transportenheder såsom motorkøretøjer, jernbanevogne og fartøjer skal transportere mere gods.

Det vil også resultere i, at miljøpåvirkningen bliver reduceret. Jernbaner og indre vandveje skal moderniseres. Fragtflyvning skal integreres bedre i systemet. Den positive udvikling i søtransport over korte afstande skal fremskyndes. Den oceangående søtransport og dens forbindelser på land skal styrkes.

Kommissionen vil fremlægge en handlingsplan for godstransportlogistik i 2007, som muligvis vil være ledsaget af konkrete forslag til retsakter.

Det finske formandskab forudser en første drøftelse af meddelelsen på rådsmødet i oktober og man forventer en efterfølgende vedtagelse af konklusioner på rådsmødet i december.



Vejsikkerhed.

Kommissionen forventes i løbet af efteråret at fremsætte en pakke om færdsels-sikkerhed. Denne forventes at bestå af dels en midtvejsevaluering af Kommissionens handlingsplan om halvering af antallet af trafikdræbte i 2010, og dels af et forslag om håndteringen af sikring af infrastrukturen, samt muligvis enkelte køretøjstekniske forslag.

Pakken forventes at blive præsenteret på et kommende Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi).

Luftfart:

Ændring af reglerne om det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 16. november 2005 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen.

Den gældende forordning 1592/2002 (EASA-forordningen) omhandler oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) - samt fælles sikkerhedsregler inden for den civile luftfart. De fælles regler i EASA-forordning vedrører luftfartøjer og organisationer, der designer, fremstiller eller vedligeholder luftfartøjer og luftfartøjsmateriel.

Med forslaget til en forordning om ændring af EASA-forordningen foreslås EASA's kompetencer udvidet til også at dække regeludstedelse og certificering med hensyn til operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.

Kommissionen fremhæver, at en udvidelse af EASA's kompetencer på disse områder er et vigtigt initiativ til forbedring af flyvesikkerheden.

Formandskabet regner med, at der kan opnås fælles tilgang i sagen på oktober rådsmødet (transport, telekommunikation og energi).

Fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security)

Forordningslaget er modtaget den 23. september 2005 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen.

Reglerne i - den eksisterende - forordning nr. 2320/2002 blev indført på baggrund af de tragiske begivenheder i USA den 11. september 2001 og havde til formål at styrke den civile luftfartssikkerhed ved indførelse af fælles standarder for sikkerhedsmæssige foranstaltninger samt fælles tekniske specifikationer for udstyr, der skal anvendes til fremme af luftfartssikkerheden.



Erfaringerne har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling. Kommissionen foreslår derfor, at den eksisterende forordning nr. 2320/2002 erstattes med en ny forordning, der kan præcisere, forenkle og harmonisere de lovmæssige krav med henblik på at forbedre den samlede sikkerhed inden for civil luftfart.

Forslaget er en rammeforordning, som fastsætter nogle overordnede generelle principper for hvad der skal gøres for at sikre den civile luftfart. Yderligere lovgivning vil fastslå, hvordan man teknisk og proceduremæssigt sikrer den civile luftfart.

Forslaget omfatter alle civile lufthavne i medlemsstaterne, alle operatører der leverer ydelser til de civile lufthavne i medlemsstaterne, og alle der indenfor eller udenfor lufthavnen leverer varer eller ydelser til eller gennem civile lufthavne i medlemsstaterne.

Efter forslaget skal medlemsstaterne stadig have mulighed for at indføre strengere sikkerhedsmæssige foranstaltninger, men det skal ske på baggrund af en risikovurdering, og det skal være muligt for Kommissionen at undersøge disse strengere foranstaltninger, herunder beslutte om medlemsstaten må fortsætte med at følge dem.

Det finske formandskab forventer at afsætte nogen tid på at behandle forslaget, herunder forhandlinger med Parlamentet. Man håber, at der vil kunne opnås politisk enighed om forslaget på Rådsmødet i oktober.

Revision af tredje luftfartspakke

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 18. juli 2006 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen.

Forslaget er en modernisering af den liberalisering af lufttransport i Fællesskabet, der blev taget med Rådets vedtagelse af 3. luftfartspakke i juli 1992 (pakken består af 3 forordninger: 2407/92, 2408/92 og 2409/92). Denne pakke var en opfølgning på første luftfartspakke fra 1987 og anden luftfartspakke fra 1990. Den nye forordning vil skulle erstatte alle tre forordninger fra 1992.

Kommissionens forslag lægger ikke op til en radikal ændring af bestemmelserne, men snarere en serie justeringer og en sammenskrivning af teksterne til én retsakt. Derudover er forslagets hovedelementer: Priser skal omfatte alle skatter og afgifter (dvs. øget gennemsigtighed for forbrugeren), ensartet regelændelse i EU, regler vedrørende ruter med offentlig forpligtelse (PSO-ruter) foreslås revideret med henblik på at reducere bureaukratiet. Videre tydeliggør forslaget regler vedrørende relationer med 3.-lande.



Det finske formandskab har planlagt, at forslaget skal præsenteres af Kommissionen på Rådsmødet i oktober og man sigter mod muligvis at opnå generel tilgang på rådsmødet i december.

2. Post

Kommissionen har bebudet, at man i slutningen af 2006 vil fremsætte forslag til direktiv om færdiggørelse af det indre marked for posttjenester.

Det finske formandskab har planlagt, at dette direktivforslag skal præsenteres på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) i december.

3. Energi

Generelt

Det andet halvår af 2006 forventes på energiområdet at få karakter af en "mellemperiode", hvor man afventer Kommissionens opfølgning på konklusionerne fra forårstopmødet i Det Europæiske Råds og på grønbogen om en europæisk energistrategi. Grønbogsopfølgningen forventes præsenteret medio december 2006 i form af en "strategisk energiredegørelse", ledsaget af en prioriteret handlingsplan med konkrete initiativer.

Kommissionens endelige rapporter vedrørende gennemførelsen af det indre marked for energi samt konkurrencesituationen i energisektoren (sektorundersøgelsen) forventes fremlagt ved samme lejlighed. Endelig forventes også en "pakke" om vedvarende energi præsenteret i december.

Fra det finske formandskabs side har man planlagt drøftelser af både det indre marked for energi, vedvarende energi og grønbogen om en europæisk energistrategi.

Man har endvidere valgt at fokusere på de eksterne relationer af energipolitikken, særligt forholdet til Rusland. I denne forbindelse er det planen at sætte energi på dagsordenen for et uformelt stats- og regeringschefsmøde i oktober (19.-20.), hvor også præsident Putin vil blive inviteret.

Formandskabet har man desuden tilkendegivet, at man vil forsøge at gøre sit til at følge op på tilkendegivelser på energidelen af Transport, Telekommunikation og Energirådsmødet den 8. juni 2006 om bedre inddragelse af energidelen af Rådet i sagerne vedrørende de eksterne energirelationer.

Transport, Telekommunikation og Energirådsmødet den 23. november 2006 er reserveret til energi. Derudover forventes der afholdt et møde om energi for embedsmænd på højt niveau i Helsingfors den 12. – 13. oktober 2006.



Sager under finsk formandskab:

Høring af grønbogen om en europæisk energistrategi

Kommissionen forventes, efter at høringen af grønbogen er afsluttet ultimo september, at udarbejde et arbejdsrapport, der redegør for resultatet af høringen. Dette dokument kan evt. danne grundlag for en indledende drøftelse af de centrale energipolitiske temaer på Transport, Telekommunikation og Energirådsmødet den 23. november som "opvarmning" til Kommissionens præsentation af den strategiske energiredegørelse + handlingsplan i december og drøftelserne heraf under tysk formandskab i foråret 2007.

EU-Rusland

Målet for det finske formandskab er at opnå, at Rusland forpligter sig til et tættere energisamarbejde med EU. Kommissionen forventes snarest at fremsætte et udkast til forhandlingsmandat til fornyelse af partnerskabsaftalen med Rusland. Energi vil formentlig komme til at spille en central rolle i en sådan aftale. Dette gælder ikke mindst hvis forhandlingerne med Rusland om transitprotokollen under energichartertraktaten bryder sammen, da en bilateral aftale med Rusland om transit mv. i så fald vil være det mest realistiske alternativ.

Øvrige eksterne energidialoger

Dialoger mellem EU og vigtige forbrugerlande og -regioner samt olieproducentlande og -regioner spiller en stadig større rolle. Der er topmøde i oktober imellem EU og Indien, hvor energi formentlig vil indtage en vigtig plads på dagsordenen. Ligeledes er der et EU-Kina topmøde i september. Det ventes at Kina vil foreslå en erklæring om energi(forsynings)sikkerhed. Der foreligger dog ikke noget udkast endnu. Endelig afholdes der i november møde på ministerniveau mellem EU og landene i regionen ved Det Kaspiske Hav.

Handlingsplan om energieffektivitet

Kommissionens handlingsplan om energieffektivitet forventes fremsat i september. Planen er et resultat af grønbogen om energieffektivitet, som kom i 2004 og som efterfølgende har været i høring frem til foråret 2005. Det finske formandskab forventer at følge op på handlingsplanen med vedtagelse af et sæt rådskonklusioner på Transport, Telekommunikation og Energirådsmødet den 23. november 2006.

Vedvarende energi

Det forventes at Kommissionen i december sideløbende med fremsættelse af den strategiske energiredegørelse og rapporter om det indre marked og kon-



kurrencesituationen i energisektoren vil fremsætte en ”pakke” om vedvarende energi. Pakken forventes som minimum at indeholde følgende elementer:

Køreplan for vedvarende energi

Kommissionen forventes at komme med en køreplan for vedvarende energi (annonceret i grønbogen) i løbet af efteråret 2006. Køreplanen vil indeholde en analyse af hvordan de eksisterende målsætninger kan nås samt overvejelser om at øge målet til 15 % inden 2015, jf. konklusionerne fra forårstopmødet den 23.-24. marts

Evalueringsrapport om biobrændstoffer

I henhold til EU's biobrændstofdirektiv fra 2003 skal Kommissionen senest den 31. december 2006 fremlægge en evalueringsrapport til Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridt i anvendelsen af biobrændstoffer. Kommissionen vil i forbindelse med denne rapport skulle overveje nye målsætninger, jf. konklusionerne fra forårstopmødet den 23.-24. marts.

Direktivforslag om anvendelse af biomasse til opvarmning og nedkøling

Det længe ventede direktivudkast vil ”lukke hullet” i rækken af direktiver vedr. VE. Hermed vil stort set alle former for VE-energi være dækket ind af EU-regulering. Forslaget forventes bl.a. at indeholde bestemmelser, der sigter på en harmonisering af kriterier for biomasse og biomasseinstallationer, herunder effektivitetskriterier og regler for mærkning. Derimod forventes udkastet ikke at indeholde forslag til kvantitative målsætninger.

Selvom pakken kommer for sent til at blive drøftet under finsk formandskab har finnerne alligevel tænkt sig at drøfte vedvarende energi på Transport, Telekommunikation og Energirådsmødet den 23. november 2006. De forestiller sig en politisk debat, bl.a. omkring målsætninger, som kan give input til Kommissionens VE-pakke. Der planlægges dog ikke vedtagelse af rådskonklusioner

Det indre marked for energi

Som nævnt kommer rapporten om det indre marked og konkurrencesituationen i energisektoren først til december. Det finske formandskab vil dog heller ikke på dette område blot overlade initiativet helt til det kommende tyske formandskab. Fra finsk side har man således til sinds at planlægge en debat bl.a. om CO2-kvotehandelsystemets indvirkning på det indre marked for elektricitet.