

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 12. januar 2007
J. nr. 120-17

EU- og Luftfartskontoret

Andreas Færgemann
Telefon 33 92 33 59
anf@trm.dk

Statusnotat over væsentlige og aktuelle sager på Transport- og Energiministeriets område under det tyske EU-formandskab i første halvår af 2007.

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

1. Transport:

Der er planlagt to Rådsmøder på transportområdet, et mindre den 22.-23. marts 2007 og et mere omfattende Rådsmøde den 6.-8. juni 2007.

Det tyske formandskab vil generelt prioritere trafiksikkerhed på veje, transport i byer, arbejdet med færdiggørelse af tredje jernbanepakke og området vedrørende interoperabilitet på jernbaneområdet. Desuden vil det tyske formandskab fokusere på sammenhængen mellem transportpolitik og energipolitik. Det tyske formandskab vil i sin periode desuden følge op på en række sager, der er tilbage efter afslutningen af det finske formandskab. På luftfartsområdet vil formandskabet bl.a. arbejde med udvidelsen af kompetencerne for luftfartssikkerhedsagenturet EASA, med revisionen af tredje luftfartspakke samt med en række luftfartsforslag, der forventes fremsat i løbet af januar 2007.

Tværgående emner

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.

Forhandlingerne med det tilbudsgivende konsortium om en *koncessionskontrakt for Galileo* forventes at føre til, at der indgås en principaftale omkring årsskiftet 2006/07. Denne aftale vil blive vurderet nærmere af Kommissionen med bistand fra EIB, og der forventes i løbet af februar/marts at blive fremlagt



en "reasoned analysis". Denne analyse vil skulle drøftes af Rådet sammen med *den finansielle Galileo forordning*, idet der stiles mod enighed om forordningen på Rådsmødet i juni 2007. Sandsynligvis skal ECOFIN rådet også inddrages.

Kommissionen har endvidere i december 2006 vedtaget et forslag til *mandat til at forhandle med 3. lande om deres deltagelse i Galileo Tilsynsmyndigheden*. Det må forventes, at Kommissionen vil presse på for at få en hurtig vedtagelse i Rådet af mandatet, helst på Rådsmødet ultimo marts 2007.

Det er uvist, om det tyske formandskab vil forsøge at få taget en beslutning om *placeringen af Tilsynsmyndigheden*, efter at det ikke lykkedes transportministrene at nå til enighed på rådsmødet den 12. december 2006.

Landtransport

Forslag om mere sikker vejinfrastruktur

Forslaget er fremsendt af Europa-Kommissionen den 5. oktober 2006, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet.

Kommissionen vurderer, at der er behov for at forbedre kvaliteten af vejinfrastrukturen, således at den bliver mere trafiksikker, og Kommissionen ønsker med direktivforslaget at integrere trafiksikkerhedsarbejdet både i planlægningsfasen, projekteringsfasen og driften af vejene på det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Formålet med Kommissionens forslag er at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier samt den fornødne uddannelse og information for at kunne forbedre trafiksikkerhedsniveauet.

I direktivet foreslås det, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til:

- 1) *Trafiksikkerhedsvurderinger*, hvilket betyder en analyse af den trafiksikkerhedsmæssige virkning af nye anlægsprojekter og større ændringer af eksisterende anlæg.
- 2) *Trafiksikkerhedsrevisioner*, som er et detaljeret systematisk og teknisk sikkerhedstjek af vejprojekter, der dækker alle stadier fra planlægning til det færdige projekt.
- 3) *Trafiksikkerhedsinspektioner*, som er en regelmæssig trafiksikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.



På det seneste high-level møde om trafiksikkerhed blev forslaget kritiseret, blandt andet af den tyske delegation. Formandskabet vil på baggrund af en første behandling af sagen i arbejdsgruppen beslutte sig for dens videre forløb.

Transport i byer

Det tyske formandskab vil under emnet transport i byer arbejde for at sikre højere effektivitet og en mere miljøvenlig profil. Rådet vil behandle Kommissionens Grønbog om bytrafik og arbejde for udviklingen af en passende implementerings plan. Dette område ser formandskabet som et vigtigt aspekt ved integreringen af byudvikling. Reguleringen af offentlig passagertransport skal endelig vedtages.

Der ventes afholdt et uformelt ministermøde om transport i byer i Leipzig 24. og 25. maj. Mødet vil blive forberedt af et embedsmandsmøde i Berlin den 14.-16. marts.

Tredje jernbanepakke

På Jernbaneområdet vil det tyske formandskab fortsætte drøftelserne om størstedelen af 3. jernbanepakke under Europa-Parlamentets anden læsning af sagen. Rådet forhandler med Europa-parlamentet, hvis læsning forventes afsluttet i midten af januar, mens formandskabet påregner at afslutte forhandlingerne i slutningen af marts.

Det forventes bl.a., at Rådet vil skabe enighed om de tilbageværende juridiske aspekter ved tredje jernbanepakke (Rådet besluttede fælles holdning den 24. juli 2006) for herved at komme nærmere det fælles europæiske jernbaneområde. Man vil arbejde hen imod en standardiseret uddannelse og certificering af togpersonale, så de opfylder en række minimumskrav til niveau, erfaring, helbred og sprogkunderskaber.

Fælles regler for uddannelse m.m. er en følge af liberaliseringen og understøtter åbningen af det fælles europæiske jernbanegodsmarked samt den kommende åbning af konkurrencen for den internationale passagerbefordring i Europa.

Offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (PSO-forslaget)

Rådet nåede i juni 2006 til politisk enighed herom, og forslagets hovedelement går på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret på offentlig personbefordring.

Formandskabet står over for at skulle forhandle PSO-forslaget med Europa-parlamentet, hvis behandling i plenaren ventes i slutningen af april eller i



begyndelsen af maj. Da Parlamentet endnu ikke har startet sin anden læsning, ventes PSO-forslaget først færdigforhandlet i slutningen af april.

Forslag til direktiv om indlandstransport af farligt gods

Før jul fremsatte Kommissionen også et forslag om sammenskrivning af forordningerne vedrørende *transport af farligt gods* i landtransporten samt udvidelse af anvendelsesområdet til også at omfatte transport ad indre vandveje. Forslaget figurer på formandskabets arbejdsprogram, og man vil i februar foretage en første behandling i transportarbejdsgruppen.

Tekniske interoperabilitetsforslag på jernbaneområdet – styrkelse af den fri bevægelighed for rullende materiel på skinner

Umiddelbart før jul fremsatte Kommissionen en pakke af mere tekniske *interoperabilitetsforslag på jernbaneområdet*. Forslagene fremsættes under henvisning til traktaten, særlig 71(1)(c), og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet. Samlet skal pakken fremme den frie bevægelighed for rullende materiel på skinnerne. Den består dels af en meddelelse, dels af forslag vedrørende ændring af eksisterende interoperabilitets- og sikkerhedsdirektiver samt et forslag om udvidelse Det Europæiske Jernbaneagenturs kompetence til at omfatte godkendelse af rullende materiel. Formandskabet vil i januar gennemføre en første behandling af pakken på arbejdsgruppeniveau. Om der vil være mulighed for at fortsætte arbejdet er på nuværende tidspunkt usikkert.

Eftermontering af cyklistspejle på lastbiler

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 5. oktober 2006. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig 71(1)(c), og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet. Forslaget foreligger i dansk sprogversion.

Forslagets hovedelementer er følgende:

Lastbiler med tilladt totalvægt over 3,5 tons kræves udstyret med vidvinkel- og nærzonespejle i højre side, der opfylder kravene i EU-direktiv 2003/97 ("spejldirektivet").

Lastbiler, der er indregistreret for første gang i mere end 10 år inden fristen for implementering af direktivet i medlemslandene, er undtaget fra direktivet.

Lastbiler, der var omfattet af nationale spejlbestemmelser, inden direktiv 2003/97 trådte i kraft d. 29. januar 2004, og som er udstyret med spejle, der giver et synsfelt på mindst 95% af det krævede i jordniveau, er undtaget fra direktivet.



Medlemsstaterne skal i forbindelse med indførelsen af de nye spejlkrav tage initiativer for at øge trafikanternes opmærksomhed på de farer, der skyldes lastbilers blinde vinkler.

På rådsmødet i december 2006 blev der opnået generel indstilling om forslaget. Danmark er undtaget af forslaget, da der allerede herhjemme er indført de tilstrækkelige bestemmelser om særlige spejle. Tyskland var blandt de delegerationer, der bakkede op om forslaget, og på den baggrund er det forventeligt, at man vil søge at afslutte sagen med en første læsnings løsning med Parlamentet.

Luftfart

Forslaget om udvidelse af kompetenceområdet for agenturet for luftfartssikkerhed, 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.

På rådsmødet i december 2006 blev der opnået generel indstilling til forslaget. Parlamentets 1. læsning forventes i februar 2007. Det tyske formandskab har ikke oplyst, hvordan man vil arbejde med forslaget, herunder om der vil blive tilstræbt en 1. læsnings løsning. Der skulle være visse muligheder herfor, da de foreløbige meldinger tyder på, at Parlamentet ikke har de helt store problemer med forslaget. Hvis ikke, kan der blive tale om en Fælles Holdning på rådsmødet i juni 2007.

Eksterne relationer

EU-US forhandlinger

På baggrund af Rådets udvidede mandat af juni 2003 til Kommissionen til fortsatte forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luft-



fartsområde er der for et år siden opnået enighed om en første fase af en aftale herom, idet den politiske stillingtagen i Rådet dog skulle afvente nogle advise-rede ændringer i den amerikanske politik mht. bestemmelserne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber.

På rådsmødet i december 2006 blev det meddelt, at USA har opgivet forslaget om lempelser i reglerne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber. Kommissionen har fortsat sine drøftelser med USA, og på det kommende rådsmøde i marts skal der rapporteres tilbage til Rådet.

Tyskland er det medlemsland, der er stærkest modstander af at give Kommissi-onen yderligere beføjelser, herunder mandater til at forhandle flere vertikale luftfartsaftaler. Formandskabet forventes derfor at fremme en afslutning af forhandlingerne om en luftfartsaftale med USA.

Overflyvning over Sibirien

Kommissionen har i 2006 forhandlet med Rusland med henblik på at løse spørgsmålet om betaling for overflyvning af Sibirien. Rusland forlangte 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 Rus-land er medlem af.

På rådsmødet i december 2006 fortalte Kommissionen om aftalen med Rus-land, hvor betalingerne for overflyvninger vil bortfalde i 2014. Der er dog alle-rede givet tilsagn om en reduktion af de nuværende betalinger fra 2010. På det kommende rådsmøde i marts forventes en redegørelse fra Kommissionen.

Implementeringen af den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR)

Det tyske formandskab er forpligtet til at sætte SESAR Fællesforetagendet på dagsordenen for rådsmødet i marts 2007, idet det var en del af den politiske enighed i juni 2006, at Rådet skal drøfte resultaterne af definitionsfasen samt situationen omkring finansieringen af SESAR, inden Fællesforetagendet sættes i værk. Selve forordningen vil blive endelig vedtaget som a-punkt i januar 2007.

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.



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.

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.

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 installationen af de nye systemer ske i stort omfang og udbredt implementering af relaterede funktioner vil finde sted.

Det tyske formandskab har på baggrund af den politiske enighed opnået i juni 2006 planlagt, at Kommissionen skal præsentere implementeringen af SESAR programmet på Rådsmødet i marts.

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.

Kommissionens forslag lægger ikke op til en radikal ændring af bestemmelserne, men snarere en serie justeringer og forslaget sammenskriver og forenkler tre gældende forordninger om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, pris-sætning m.v.

Det finske formandskab har holdt et enkelt møde om forslaget, og det tyske formandskab har tilkendegivet, at det ikke er en prioritet for dem at behandle det, men at man regner med at søge retningslinier i Rådet i juni.



Øvrige Luftfartsforslag

Side 8/12

Kommissionen forventes at fremsætte et direktivforslag om *afgifter for benyttelse af lufthavne*. Forslaget indebærer en forholdsvis let regulering, der skal søge at fremme gennemsigtighed og inddragelse af brugerne m.v. Det tyske formandskab forventes efter sigende ikke at gøre meget ud af dette forslag.

Endvidere vil Kommissionen fremlægge en *rapport om erfaringerne med groundhandling direktivet fra 1996*. Det er p.t. uvist, om det tyske formandskab vil tage denne sag op.

Ligeledes forventes Kommissionen at fremlægge en meddelelse om *kapaciteten i lufthavnene*, der peger på, at mangel på kapacitet vil være et stigende problem i de kommende år. Også for denne meddelelse gælder, at det p. t. er uvist, om den vil blive drøftet under det tyske formandskab.

Afslutningsvis skal vedrørende luftfart nævnes, at der fremsættes et forslag om at *inkludere luftfarten i EU's emissionshandels system*. Dette må forventes at blive behandlet forholdsvis intensivt under det tyske formandskab, men primært i regi af Rådet af miljøministre. Dog ventes også transportministrene inddraget.

2. Post

Forslaget er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 47 (2), artikel 55 og artikel 95 og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Forslaget er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, der blev igangsat med Rådets og Europa-Parlamentets vedtagelse af direktiv 97/67/EF (1. postdirektiv), som efterfølgende er ændret ved direktiv 2002/39/EF (2. postdirektiv).

Europa-kommissionen stiller i direktivet forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009 (eneretten for de befordringspligtige postvirksomheder afskaffes). Dermed vil den måldato, der er fastsat i det nuværende postdirektiv (97/67/EF og 2002/39/EF), blive overholdt. Det foreslåede nye direktiv er sidste skridt i en lang reformproces, der gradvis har indskrænket eneretten. Processen har endvidere tilskyndet enkelte medlemslande til helt at ophæve eneretten, medens andre medlemslande har offentliggjort planer om at indføre fri konkurrence på postmarkederne inden 2009.

Posttjenesterne i Europa er omfattet af postdirektivet fra 1997 og 2002. Direktivet indeholder rammebestemmelser, som sikrer borgerne et vist serviceniveau (postvirksomhederne pålægges befordringspligt), samtidig med at eneretsområdet gradvist er blevet reduceret. I starten omfattede eneretten alle forsendel-



ser under 350 gram, en grænse der i 2002 blev sat ned til 100 gram og 1. januar 2006 til 50 gram. Danmark reducerede allerede 1. januar 2005 eneretten til 50 gram

Forslaget er en af tyskernes hovedprioriteter, og der er på forhånd afsat betydelige ressourcer til behandlingen af forslaget på arbejdsgruppeniveau idet der planlægges 11 møder. Man vil desuden tilstræbe at opnå politisk enighed om sagen til juni.

3. Energi

1. Generelt

Kommissionen fremlagde den 10. januar en omfattende energipakke. Energipakken bliver det centrale omdrejningspunkt for Rådets og Parlamentets arbejde under det tyske formandskab. Energipakken indeholder ingen forslag til retsakter.

Forårstopmødet den 8.-9. marts 2007 bliver omdrejningspunktet for formandskabets arbejde på energiområdet. På topmødet skal stats- og regeringscheferne på basis af bl.a. Kommissionens energipakke - herunder især den strategiske energireddegørelse - vedtage en prioriteret handlingsplan for udviklingen af en samlet energipolitik for Europa. Parallelt med energipakken fremlægger Kommissionen en Meddelelse om den langsigtede klimaindsats, der ligeledes skal drøftes på DER i marts. Kommissionen lægger op til en tæt kobling af energi og klima på DER.

Arbejdet i første halvår af 2007 forventes at foregå i to faser – henholdsvis før og efter forårstopmødet. Fra januar og frem til topmødet i marts vil arbejdet være præget af forberedelsen af energidelen af mødet, herunder levering af input til stats- og regeringschefernes drøftelse. Efter forårstopmødet vil formandskabet koncentrere sig om opfølgning på topmødebeslutninger samt behandling af de konkrete sager på dagsordenen.

15. februar 2007 er der ekstraordinært energirådsmøde, så energiministrene forud for forårstopmødet kan få lejlighed til at drøfte Kommissionens oplæg til en samlet EU-energipolitik. Formandskabet har endnu ikke besluttet endeligt, om der skal vedtages rådskonklusioner eller formandskabskonklusioner på rådsmødet den 15. februar, men hælder mest til det sidste.

Den 7. eller 8. juni 2007 holdes det ordinære, halvårslige energirådsmøde. Det tyske formandskab forventer at have både rådskonklusioner og behandling af konkrete retsakter på dagsordenen for rådsmødet, herunder formentlig retsakter om vedvarende energi.



Som led i forberedelsen af energirådsmødet i juni planlægges desuden en høj-niveau workshop om det indre energimarked den 29.-30. marts i Berlin. Formandskabet forventes at invitere repræsentanter fra Kommissionen, medlemslandene og industrien til at deltage i arrangementet.

2. Sager under tysk formandskab

- **Strategisk energirededgørelse**

Hoveddokumentet i energipakken er den strategiske energirededgørelse ("An Energy Policy for Europe"), som er Kommissionens forslag til EU's fremtidige energipolitik. Papiret indeholder en strategisk vision samt en handlingsplan for de næste tre år. Dokumentet er skrevet som et oplæg til forårstopmødet, og Kommissionen anmoder eksplicit DER og Europa-Parlamentet om at godkende en række målsætninger og hovedprincipper for EU's energipolitik.

Det centrale element i Kommissionens forslag til en ny EU energipolitik er en strategisk energimålsætning om, at EU's energipolitikker og energimiksk skal udvikle sig på en måde, som gør det muligt at reducere udledningen af drivhusgasser med 20 pct. i 2020. Det er en uafhængig, "domestic" EU-målsætning og skal ses i sammenhæng med Kommissionens forventede forslag om, at alle industrialiserede lande nedbringer de samlede drivhusgasudledninger med 30 pct. i 2020 sammenlignet med 1990, jf. også særskilt Klimameddelelse herom.

Foruden den overordnede, strategiske energimålsætning indeholder papiret en handlingsplan med initiativer inden for følgende hovedområder:

- **Indre energimarked**

Forskellige modeller for unbundling, effektiv regulering, gennemsigtighed, infrastruktur mv.

- **Forsyningsikkerhed/solidaritet**

Diversificering af forsyningsruter via ny infrastruktur, krisestyring og solidaritetsmekanismer, strategiske lagre, koordinering med IEA

- **Langsigtede klimaforpligtelser**

Videreudvikling af kvotehandelssystemet som den centrale mekanisme til at nedbringe CO₂-udledninger

- **Energieffektivitet**

Mål om 20 pct energieffektivisering i 2020, implementering af handlingsplan om energieffektivitet med fokus på transport, standarder og mærkning af produkter, bygninger, skatteincitament, kraftvarme og international aftale om energieffektivitet



- **Vedvarende energi**

Mål om 20 pct. VE i 2020 for EU som helhed (omsættes efter vedtagelse til byrdefordeling med bindende nationale mål), bindende minimumsmål for biobrændstoffer på 10 pct. i 2020

- **Strategisk energiteknologiplan**

To hovedmålsætninger for teknologiudvikling: (1) nedbringe omkostningerne ved ren energi, (2) EU på forkant indenfor low carbon teknologier, planen fremlægges senere i 2007 mhp. drøftelse på DER i 2008.

- **CO₂-fattige fossile brændsler**

EU-vision for introduktion af CO₂-opsamling og –lagring (CCS) som skal sikre global førerposition for EU, op til 12 storskala demonstrationsanlæg frem mod 2015, nye kulkraftværker skal principielt udstyres med CCS efter 2020, og eksisterende anlæg skal gradvist følge samme tilgang, Kommissionen håber at fremlægge klare anbefalinger herom i 2010, CCS skal i fremtiden inkorporeres i ETS.

- **A-kraft**

Udvikle de mest avancerede rammer for A-kraft i de lande, som vælger denne energiform (dvs. høje standarder for sikkerhed, ikke-spredning, affaldshåndtering og dekommissionering), etablering af højniveaugruppe om nuklear sikkerhed

- **EU's eksterne energipolitik**

Tale med én stemme, internationale aftaler (inklusive post-Kyoto og Energi-chartret), energirelationer med nabolande, finansielle instrumenter, internationale projekter, dialog med andre forbrugerlande, navnlig via IEA og G8, internationalt nukleart samarbejde, EU-Afrika energipartnerskab, integrere EU's energi- og udviklingspolitikker.

- **Overvågning og rapportering**

Etablering af "Energy Observatory" i DG TREN,

3. Formandskabets forventede forløb

Det tyske formandskab har tilkendegivet, at de vil behandle alle elementerne i energipakken under deres formandskab. I praksis må det dog forventes, at nogle af de ovennævnte elementer bliver behandlet mere indgående end andre.

På DER i marts skal der vedtages en prioriteret handlingsplan for EU's energipolitik på basis af Kommissionens oplæg og den forudgående behandling i Rådet. Der forventes en overordnet DER-tekst, der kommer ind på hovedelementerne i energipakken med fokus på de overordnede målsætninger og de centrale indsatsområder.



Efter DER planlægger formandskabet at arbejde videre med nogle af de konkrete sager. På rådsmødet i juni skal der vedtages rådskonklusioner om det indre energimarked. Pakken om det indre energimarked består af en Meddelelse om udviklingen af det indre marked for el og gas, en sektorundersøgelse om konkurrenceforholdene på el- og gasmarkedet samt en prioriteret infrastrukturplan.

Kommissionen annoncerer i den strategiske energiredegørelse, at den som opfølgning på initiativerne om vedvarende energi senere i 2007 vil fremlægge en lovgivningspakke herom.