

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 27. marts 2007
J. nr. 121-19

EU- og Luftfartskontoret

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

Referat af Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 22. marts 2007

Dagsordenspunkt 3: Galileo

3(a) Status for forhandlingerne om en koncessionskontrakt

Formanden lagde op til, at man på dagens møde hovedsagelig nøjedes med at vedtage udkast til rådskonklusioner. På juni rådsmødet vil man så til gengæld have intensive drøftelse på basis af en rapport fra Kommissionen, indeholdende bl.a. alternative løsninger for at komme videre med projektet.

Efter Kommissionens opfattelse er der behov for at arbejde i to spor:

- 1) Genoptaget forhandlingerne om en koncessionskontrakt ved at sætte nogle tidsfrister for det tilbudsgivende konsortium for oprettelse af et projektselskab og udpegning af en direktør for dette samt om indgåelse af en principaftale ("Head of Terms").
- 2) Analyse af projektet med tilhørende alternative løsninger. Denne analyse skulle være klar forud for juni-rådsmødet. Ligeledes vil Kommissionens snarest fremlægge forslag til en modificeret finansiel forordning for Galileo, idet en vedtagelse af en sådan forordning er nødvendig for at kunne disponere over de midler, der er afsat på EU budgettet for 2007.

Rådet viste fuld opbakning til formandskabets og Kommissionens bestræbelser for at skabe fremdrift i Galileo projektet.

Formanden konkluderede, at forslaget til rådskonklusioner var vedtaget.

3(b) Forslag til mandat til Kommissionen til at forhandle med 3. lande om deltagelse i Galileo Tilsynsorganet.

Transportkommissæren sagde, at det er vigtigt, at der foreligger et mandat til at forhandle med 3. lande om deres deltagelse i Tilsynsorganet. I den nærmeste fremtid vil Kommissionen imidlertid koncentrere kræfterne om at få afsluttet forhandlingerne om en koncessionskontrakt.



Ingen medlemslande bad om ordet, og formanden konstaterede, at forslaget til forhandlingsmandat var vedtaget.

Dagsordenspunkt 4: Transportsektorens bidrag til Lissabonstrategien

Formandskabet pointerede, at transport og klima vil være et gennemgående tema for det tyske formandskab og tænkes afsluttet med vedtagelse af rådskonklusioner på mødet i juni.

Man vil viderebehandle emnet på G8-konferencen om energieffektivitet i Berlin den 20. og 21. april og på det uformelle rådsmøde om byudvikling med videre i Leipzig den 24. og 25. maj.

Debatten var struktureret af to spørgsmål.

1) Hvordan kan forbrugerne tilskyndes til mere energieffektiv adfærd? Og

2) hvordan kan man håndtere CO₂-udledningen i søfarten, på de indre vandveje og på jernbanelområdet.

Generel opbakning til formandskabets bestræbelser på, fra transportsiden aktivt at deltage i klimadiskussionen. Enighed om behovet for at *løfte forbrugernes bevidsthed* gennem eksempelvis oplysningskampagner, energimærkning og vidensdeling

Danmark pegede derudover på, at problemet må håndteres med en vifte af instrumenter, herunder først og fremmest ved at sætte *bindende krav for biler og varevognes CO₂-emmissioner* til 120 gr./ kilometer i 2012 og videre endnu til 100 gr./ kilometer i 2020.

Fra dansk side fremhævedes også *modulvogntog* som en mulighed for at forbedre af vejgodstransportens energieffektivitet. Modulvogntog nævnes også af Holland som et muligt bidrag til bedre energieffektivitet.

På *jernbanelområdet* kunne Sverige anbefale yderligere markedsåbning og konkurrence, som veje til bedre energieffektivitet. Enkelte lande pegede derimod på behovet for investeringer i nyt materiel og infrastruktur. Det blev desuden fremført, at kvaliteten af den offentlige transport er afgørende for konkurrenceevnen.

Tanken om, at andre transportformer skal inkluderes i *EUs emissionshandels-system (ETS)* støttes af bl.a. Frankrig, mens Sverige kun nævnte søfarten. Frankrig finder videre, at ETS skal udvides til at omfatte alle transportformer. Sammen med Belgien understreger man endelig, at *modalskift* og udvikling af alternativer til vejtransporten ligeledes er vigtige tiltag.



Kommissionen vil fastlægge rammer for biler og varevognes CO₂-udledning, fastsætte kodeks for markedsføring af biler, i 2008 fremsætte en metodologi for internalisering af eksterne omkostninger til opdatering af Eurovignetten, og at man med intelligent transport kan forbedre effektiviteten samt allerede har sat bindende mål for andelen af biobrændstoffer på 10 pct. i 2010.

5. Eksterne relationer i luftfarten

5(a) Luftfartsaftale mellem EU og USA

Formanden takkede Kommissionen for de resultater, der var opnået i forhandlingerne om 1. etape af aftalen med USA. Det var målet på dagens møde at opnå politisk enighed om aftalen.

Kommissionen redegjorde for hovedtræk af aftalen og nævnte at det var lykkedes at opnå væsentlige ensidige indrømmelser fra amerikanerne om bl.a. trafikrettigheder og investeringsmuligheder. Aftalen åbner også op for forstærket samarbejde mellem EU og USA på en række områder, herunder om luftfartens påvirkning af klimaændringer og indførelse af handel med emissioner i luftfart.

En lang række lande, herunder, Danmark udtrykte alle støtte til aftalen som den forelå. UK ønskede en udsættelse af aftalens ikrafttræden fra 28. oktober 2007 til 30. marts 2008 for at give luftfartsselskaberne mere tid til at omstille sig. Ingen lande modsatte sig dette.

Formanden konkluderede, at man kunne tilslutte sig aftalen med USA med den af UK foreslåede dato.

5(b) Overflyvninger af Sibirien KOM(2007)0055

Rådet nåede til enighed om formandskabets kompromisforslag vedrørende indbetalingerne til den særlige udligningsmekanisme for overflyvninger af Sibirien. Formandskabet foreslog som løsning, at man baserer indbetalingerne på de nuværende gennemsnitlige betalinger minus 5 pct.

En række lande tilkendegav, at de kunne acceptere formandens forslag. Polen understregede i den forbindelse vigtigheden af, at sagen bliver taget op på ny om 18 måneder på basis af en rapport fra Kommissionen om erfaringerne med udligningsmekanismen.

Formanden konstaterede herefter, at der var enstemmig tilslutning til forslaget til rådsbeslutning

6. Eventuelt

6(a) Udvidelsen af TEN-T til nabolandene



Formandskabet understregede indledningsvis behovet for især at udvikle transportforbindelserne til Afrika. Kommissionen deler denne opfattelse, og venter konkret til oktober at kunne fremlægge en rapport om udvidelsen af transportkorridorerne til nabolandene forhåbentlig ledsaget af konkrete forslag.

6(b) SESAR

Kommissionen præsenterede kortfattet sin meddelelse om SESAR, hvor Kommissionens vurderer, at SESAR er etableret på et solidt grundlag og, at alle parter overholder deres forpligtelser.

Formanden noterede sig på vegne af Rådet præsentationen og opfordrer alle til at støtte projektet, så det kan realiseres hurtigst muligt.

6(c) Diskriminerende russiske jernbanetariffer

Polen, Litauen og Letland ønskede opbakning fra EU til at få elimineret den nuværende diskrimination mellem russiske og udenlandske jernbaneselskabers betaling i Rusland. Udenlandske operatører betaler mere end russiske for samme ydelse. Kommissionen oplyser, at man vil bringe emnet op i forbindelse med Ruslands WTO-medlemskab, men nævnte en passant, at også EU-lande har diskriminerende tariffer. Emnet er rejst i den løbende transportdialog mellem EU og Rusland, hvor Kommissionen vil søge at finde en løsning.

Frokostdrøftelsen om luftfartens inklusion i emissionshandelssystemet

Ministrene nåede til enighed om, at referenceperioden bør fastholdes til 2004 til 2006. Der var også enighed om, at ICAO er et nøgleforum og en nøglespiller i forhold til problemstillingen. Endelig var der også enighed om, at tredjelandes luftfartsselskaber bør være omfattet af ordningen.

Middagsdrøftelsen den 21. marts

Udover Rådet deltog Kommissionen samt formanden for Europa-Parlamentets transportudvalg. Drøftelsen tog udgangspunkt i regulering af leverandør-siden, herunder hvordan man kan reducere transportens klimabelastning. Formanden fremhævede især forbedret effektivitet i forbrændingsmotorerne og anvendelse af alternative brændstoffer.

Daimler-Chrysler og Total redegjorde fra industrisiden for, hvilket potentiale, man ser. Industrien pegede især på, at der er behov for at standardisere det fremvoksende marked. Total understregede også, at man skal se på CO₂-regnskabet for biobrændstoffer hele vejen fra produktion til forbruger. Formand for Europa-Parlamentets transportudvalg Costa understregede behovet



for også at samarbejde på tværs af institutionerne, men udtrykte i øvrigt stor tillid til, at den tekniske udvikling vil løse problemerne.

Side 5/5

Kommissionen konkluderede, at man havde hørt klar efterspørgsel efter standardisering af markedet for biobrændstoffer, og at en bred vifte af medlemslande allerede anvender incitamenter til fremme af biobrændstoffer.