



Orienterende notat til Folketingets Trafikudvalg vedrørende transportsagerne på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 6.-8. juni 2007

Rådsmødet den 6.-8. juni 2007 i Luxembourg bliver et omfattende Rådsmøde med mange dagsordenpunkter.

liberalisering af posttjenester (dagsordenpunkt 10)

Forslaget om ændring af postdirektivet er en videreførelse af den gradvise liberalisering af Fællesskabets indre marked for posttjenester, som startede i 1997. Det forslag, der ligger nu, indebærer, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009.

Forslaget indebærer derudover i hovedtræk:

- at medlemslandene fortsat skal sikre en god postbetjening, herunder mindst én omdeling og indsamling 5 dage om ugen for alle EU's borgere,
- at forbrugerne også skal have mulighed for at klage over private virksomheder, der tilbyder posttjenester,
- at der anvises en række muligheder, hvorpå befordringspligten eventuelt kan støttes økonomisk på områder, hvor den udgør en



urimelig økonomisk byrde – for eksempel i tyndt befolkede randområder.

Status på arbejdet i EU med postdirektivet er, at det ikke foreløbig er lykkedes at opnå enighed om et direktivforslag, som der kan træffes beslutning om på rådsmødet i juni.

Det tyske formandskab har vist betydelig ihærdighed med henblik på at fremme de tekniske drøftelser af postdirektivet og på Rådsmødet vil der blive fremlagt en fremdriftsrapport, der vil redegøre for fremdriften i de tekniske drøftelser i Rådets arbejdsgruppe.

Formandskabet har anmodet medlemslandenes ministre om at fokusere på to centrale spørgsmål:

- 1) at bekræfte, at målet for EU's reformproces af postmarkederne er fuld markedsåbning i medlemslandet.
- 2) at fortælle hvornår medlemslandet vil være klar til indføre det indre marked for posttjenesterne (forslaget siger 2009).



Dette betyder, at arbejdet i Rådets arbejdsgruppe vil fortsætte under det portugisiske formandskab og det må forventes, at det portugisiske formandskab vil arbejde for at bringe forhandlingerne om postdirektivet til afslutning hurtigst muligt.

Regeringen er generelt positivt indstillet til fortsat liberalisering af postmarkedet. Samtidig er det regeringens holdning, at liberaliseringen skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden.

Galileo (dagsordens punkt 11)

Etablering af Galileo satellitnavigationssystemet er blevet forsinket, og det betyder fordyrelse.

Projektet i dets senere faser skulle have været gennemført som et offentligt privat samarbejde, men manglende resultater i forhandlingerne mellem Fællesskabet og det private konsortium gør, at Kommissionen vurderer, at projektet skal omstruktureres.

Kommissionen foreslår, at køreplanen tilpasses, så man får bedre kontrol over fristerne og omkostningerne. Konkret skal det ske ved at EU træder ind i stedet for det



private konsortium og varetager etablering af samtlige 30 satellitter.

På det kommende Rådsmøde ønsker formandskabet, at Rådet vedtager en resolution. Essensen heri vil være, at koncessions- forhandlingerne stoppes, at Fællesskabet træder ind i stedet for det private konsortium, og at Kommissionen inden september måned skal fremlægge et forslag om hvordan Fællesskabets deltagelse kan finansieres. De beløb, der tales om, er i størrelsesordenen 2,4 mia. Euro for perioden 2007 til 2013 (dansk andel 360 mio. kroner), som formentlig vil skulle findes via omdisponeringer på EU's budget.

Regeringen kan acceptere, at man afbryder koncessionsforhandlingerne med det private konsortium, da de reelt er udsigtsløse. Regeringen ønsker desuden yderligere oplysninger, før der træffes detaljerede beslutninger om projektets fremtidige finansiering og kan støtte, at Kommissionen kommer med detaljerede forslag i september 2007 til supplerende finansiering for Galileo. Det er regeringens holdning, at man skal respektere lofterne for de finansielle perspektiver 2007-2013.



Europæisk energistrategi for transport (dagsordens punkt 12)

Som led i Lissabonstrategien og som opfølgning på Det Europæiske Råds konklusioner den 9. marts 2007 vedrørende energieffektivitet og vedvarende energi ønsker formandskabet at få vedtaget Rådskonklusioner på Rådsmødet vedrørende transportsektorens bidrag til denne proces.

Rådskonklusionerne er fremlagt med følgende hovedindhold:

Rådet anser det for nødvendigt at udvikle en europæisk energistrategi for transport for at sikre en sikker og bæredygtig energiforsyning til transportsektoren i det lange løb, som også er forenelig med politikken vedr. klimaforandring.

Da tiltag, der bidrager til dette, vil have en betydelig indvirkning på mobiliteten i Europa, må transportsektorens overvejelser afspejles i højere grad i beslutninger om implementering af sådanne tiltag. Samtidig bør det sikres, at kun omkostningseffektive tiltag realiseres.



Rådet påpeger desuden, at energieffektivitet spiller en afgørende rolle for opnåelse af en betydelig reduktion af CO₂-emissioner.

På baggrund af den forventede vækst i transport – ca. 50 pct. mellem 2000 og 2020 alene i fragtsektoren – anser Rådet prioriteterne for en europæisk energistrategi for transport for at være:

- forbedring af energieffektiviteten i alle transportformer
- øget anvendelse af vedvarende brændstoffer
- udvikle metoder til at fremme energi- og klimaforandringsbevidst adfærd hos transportbrugerne
- fremme integrerede transportsystemer og planlægning af formindskelse af energiforbrug i transport

Desuden kan byplanlægningstiltag, fremme af lokal kollektiv trafik og anlæg af cykelstier også bidrage sammen med markedsbaserede instrumenter til at reducere brændstofforbruget væsentligt

Danmark kan overordnet tilslutte sig hensigten i energistrategien om, at transportsektoren skal bidrage til at implementere beslutningerne om energieffektivitet og



vedvarende energi truffet på det Europæiske Råd den 9. marts 2007.

Wider Europe (dagsordens punkt 13)

Meddelelse fra Kommissionen om Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene og retningslinjerne for transport i Europa og naboregionerne kaldet

Kommissionen ønsker at belyse transportinfrastrukturbehov udover EU's grænser, idet de transeuropæiske transportnet TEN-T stopper, hvor EU-medlemslande grænser op til tredjelande, herunder Rusland og Tyrkiet.

Kommissionen oplyser i meddelelsen, at man vil gå trinvist frem, dvs. i første fase tale med alle nabolande og afklare hvor stærk interessen og ønsket til at forpligte sig er. Kommissionen vil derefter komme med konkrete anbefalinger til det videre arbejde.

Formandskabet har fremlagt et forslag til Råds-konklusioner, som ønskes vedtaget på rådsmødet.

Hovedelementerne i konklusionerne er at Rådet:



- Takker Kommissionen for at have igangsat arbejdet med Wider Europe på transportområdet, og man noterer sig, at arbejdet er mundet ud i fem transnationale akser og man hilser en udvidelse mod Kina, Indien, Centralasien, Mellemøsten og Afrika samt Det Nære Mellemøsten velkommen.
- Anerkender de eksisterende faciliteter til finansiering og understreger betydningen af, at der sker koordinering mellem forskellige finansielle ressourcer.
- Støtter Kommissionen i en flerfaset tilgang.
- Anmoder Kommissionen om – på basis af eksisterende organisatoriske strukturer, de sonderende drøftelser og arbejde, der udføres i internationale fora – at komme med forslag til praktisk implementering af akse-tilgangen og styrke den organisatoriske struktur og samarbejdsrammerne vedrørende akserne.
- Beder Kommissionen om at tage hensyn til trafikudviklingen vedrørende de fem transnationale akser og evaluere potentielle ekstra forbindelser til akserne under hensyntagen til situationen i alle EU-medlemslande.
- Anmoder Kommissionen om i næste fase at se på udbygning af de større TEN-T-linjer i relation til Afrika.

Danmark er enig i konklusionsudkastet.



Kommissionens forslag til direktiv om indlandstransport af farligt gods (dagsordens punkt 14)

Kommissionens forslag sigter på at indføre en fælles ordning, der omfatter alle aspekter af indlandstransport af farligt gods, hvilket vil sige både på området for vej- og jernbanetransport samt ved transport ad indre vandveje.

Det foreslåede nye direktiv ajourfører således de nuværende direktiver og kommissionsbeslutninger, samler dem i en enkelt retsakt og udvider EU-reglernes anvendelsesområde til også at omfatte indre vandveje.

Regeringen er positivt indstillet til denne regelforenkling, der blandt andet sigter på at forbedre sikkerheden og mindske de miljømæssige risici, der er forbundet med transport af farligt gods.

Interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem (dagsordens punkt 15),

Ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet (dagsordens punkt 16) og

Oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (dagsordens punkt 17)



Kommissionen har fremsat en pakke forslag, der skal ses som en fortsættelse af bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport.

Forslagene er henholdsvis direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem, ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet, og forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Forslagene indgår således i et bredere initiativ, der sigter på at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet.

Hertil kommer nye regler om ansvar for vedligeholdelse af rullende materiel, at de to direktiver om interoperabilitet samles i en særskilt retsakt, og at der tilføjes yderligere tekniske og koordinerende opgaver til Det Europæiske Jernbaneagentur, bl.a. vedr. gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse.

Forslagene ligger tæt op ad den måde, som Danmark arbejder ud fra i dag.

På Rådsmødet ventes en orientering af den nuværende status på fremdriften i direktivforslaget om interoperabilitet, og generelt kan regeringen støtte forslagene og den regelforenkling, der ligger heri.



Endvidere finder regeringen det positivt, at styrke interoperabilitet på jernbanemarkedet.

EASA – det europæiske luftfartssikkerhedsagentur
(dagsordens punkt 18)

Sigtet med forslaget er at udvide EASAs kompetencer eksempelvis i forhold til at udstede certifikater.

De fælles regler i EASA forordningen vedrører luftfartøjer og organisationer, der designer, fremstiller eller vedligeholder luftfartøjer og luftfartøjsmateriel.

Med forslaget søges forordningens område udvidet til også at omfatte regeludstedelse og certificering med hensyn til operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.

Kommissionen har understreget, at en udvidelse af EASAs kompetencer på de nævnte områder er et vigtigt initiativ til forbedring af flyvesikkerheden, og tillige en fordel for konkurrencen på det indre marked.

Europa-Parlamentet har afsluttet sin 1. læsning af forslaget med afstemning den 14. marts 2007, og



formandskabet fik den 25. april i Coreper mandat til uformel dialog med Parlamentet.

Rådets drøftelse af Parlamentets ændringsforslag har vist, at en stor del af ændringsforslagene kan accepteres uændret eller med nogle omformuleringer.

På rådsmødet stiles mod at opnå politisk enighed med henblik på fælles holdning på et grundlag, der svarer til den fælles tilgang suppleret med de af Parlamentets ændringsforslag, som umiddelbart kan accepteres. Disse ændringsforslag er ikke vidtgående i forhold til det forslag, der opnåedes fælles tilgang til, hvorfor Danmark kan støtte dette grundlag for politisk enighed.

Revisionen af 3. Luftfartspakke (dagsordens punkt 19)

De tre forordninger i den såkaldte "3. luftfartspakke" fra 1992 udgør grundlaget for det indre marked for luftfart.

Det har vist sig, at medlemslandene ikke fortolker og anvender forordningerne helt ens, og det skaber ulige konkurrencevilkår.



Med revisionen bliver de tre forordninger skrevet sammen til én, og regelsættet bliver tydeliggjort.

Det indebærer blandt andet en stramning af reglerne for udstedelse og tilbagekaldelse af licens til luftfartsselskaberne og for leasing af luftfartøjer.

Man ophæver de eksisterende begrænsninger i luftfartsselskabernes mulighed for anvendelse af såkaldt codesharing og for at udøve national forskelsbehandling i forbindelse med prisfastsættelse på ruter til tredjelande.

Herudover sikrer man med revisionen, at billetprisernes sammensætning bliver mere gennemskelig for passagererne.

Det er under behandlingen af forslaget bl.a. sikret, at den nuværende mulighed for, at myndighederne kan forlange national registrering af luftfartøjer, bevares.

Danmark har også lagt vægt på, at der ikke pålægges luftfartsselskaberne unødige administrative byrder, og at der ikke gennemføres uhensigtsmæssige begrænsninger i mulighederne for leasing.



Regeringen mener, at Rådet er kommet frem til en god samlet revision af luftfartspakken som Danmark kan støtte.

SESAR fællesforetagendet (dagsordens punkt 20)

Rådet ventes at vedtage et sæt Rådskonklusioner vedrørende den formelle etableringen af SESAR-fællesforetagendet. Forordningen om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) blev vedtaget af Rådet den 27. februar 2007. SESAR projektet udgør det teknologiske element af det af fælles europæiske luftrum. Projektet sigter mod i 2020 at give fællesskabet et højtudviklet lufttrafikstyringssystem som vil muliggøre en sikker og miljøvenlig udvikling indenfor lufttransporten.

Den 9. juni 2006 vedtog Rådet en generel indstilling om forslaget vedrørende ovennævnte forordning. Ved samme lejlighed vedtog Rådet en erklæring hvori Kommissionen blev bedt om at fremlægge en statusrapport i marts 2007.

Kommissionen fremlagde den 22. marts 2007 for Rådet sin statusrapport om udviklingen af SESAR projektet,



herunder særligt den udvikling der er sket i definitionsfasen og mulighederne for industriens deltagelse i finansieringen af projektet.

I udkastet til Rådskonklusioner understreger Rådet blandt andet sin tilfredshed med udviklingen i definitionsfasen, samt noterer sig de finansielle tilsagn givet af de stiftende medlemmer af fællesforetagendet. Fællesskabet vil bidrage med skønsmæssigt EUR 700 millioner i perioden 2007-2013, hidrørende fra det syvende forskningsrammeprogram og budgettet fra de Transeuropæiske Netværk og at Eurocontrol har bekræftet at ville bidrage med et tilsvarende beløb.

I udkastet til rådskonklusionerne hilses interesselikvendigelserne fra industrien om at blive medlemmer af SESAR-fællesforetagendet endvidere velkommen, og behovet for at få bindende tilsagn fra industrien om tilstrækkelige bidrag til udviklingsfasen før udgangen af 2008 gentages. Kommissionen anmodes om at sikre, at gennemsigtige procedurer anvendes for den finansielle vurdering af fællesforetagendets medlemmers bidrag. Det gentages, at medlemsstaterne (i Den Europæiske Union og/eller Eurocontrol) vederlagsfrit og til ikke-forretningsmæssige formål bør have adgang til den viden, der genereres i projektet, og



bør have lov til at anvende denne viden til egne formål, herunder offentlige udbud. I øvrigt anmodes medlemsstaterne og Kommissionen om at tage alle nødvendige skridt for en hurtig etablering af fællesforetagendet og for at sikre tilstedeværelsen af Fællesskabets bidrag.

Danmark kan støtte det foreliggende konklusionsudkast, som synes at nyde bred støtte blandt medlemslandene.

ICAO's generalforsamling (dagsordenspunkt 21)

På rådsmødet ventes vedtaget rådskonklusioner vedr. Fællesskabets deltagelse i ICAOs generalforsamling til efteråret.

Af rådskonklusionerne fremgår det, at EU-landene på generalforsamlingen vil arbejde for at ICAO i videst muligt omfang bør efterleve det ansvar som følger af Kyoto-protokollen, således at der findes en global løsning på spørgsmålet om luftfartens CO₂-emissioner.

Rådskonklusionerne understreger, at inklusion af luftfarten i emissionshandelssystemet i Europa skal ses som et første skridt frem mod målet om global aftale om



luftfartens klimabelastning med afsæt i arbejdet i ICAO og under UNFCCC.

Med rådskonklusionerne sendes et klart signal om at EU-landene er klar til, om nødvendigt, at gå videre med inklusionen af luftfarten i EU's emissionshandelssystem uanset resultaterne på ICAO's generalforsamling.

Danmark mener, at ICAO i videst muligt omfang bør efterleve det ansvar som følger af Kyoto-protokollen, således at der findes en global løsning på spørgsmålet.

Hvis dette ikke er muligt, vil Danmark på generalforsamlingen arbejde for, at der ikke sker vedtagelser, som forhindrer regionale tiltag, f. eks. at EU gennemfører det foreliggende forslag om at inkludere luftfarten i EU's kvotehandelsordning.

Danmark er især enig i rådskonklusionernes understregning af, at inklusion af luftfarten i emissionshandelssystemet i Europa skal ses som et første skridt frem mod målet om global aftale om luftfartens klima belastning med afsæt i arbejdet i ICAO og under UNFCCC.



Danmark støtter, at der med rådskonklusionerne sendes et klart signal om at EU-landene ønsker mulighed for at gå videre med inklusionen af luftfarten i EU's emissionshandelssystem uanset resultaterne på ICAO's generalforsamling.