



DEPARTEMENTET

Dato 1. februar 2007
J. nr. 121-18

EU- og Luftfartskontoret

Steen Jonssen
Telefon 33 92 34 01
sjo@trm.dk

Samlenotat til Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 15. februar 2007. Vedrørende konklusioner fra Rådet (transport) angående Lissabon-strategien

(Dagsordenens punkt 2)

Resumé:

Det følgende er et input fra Transportrådet til brug for Det Europæiske Råds drøftelse af Lissabon-processen. Teksten følger Lissabon-processens fire hovedområder (viden og innovation, realisering af virksomheders potentiale, klima og strategi samt beskæftigelse). I teksten beskrives transportområdets relevans for de fire hovedområder.

1. Formål og indhold

I lyset af transportområdets betydning for Lissabon-processen ønsker formandskabet at bidrage til Det Europæiske Råds møde den 8.-9. marts 2007 med et sæt rådskonklusioner herom.

Formandskabet har derfor fremlagt et udkast til sådanne rådskonklusioner. Konklusionsudkastet tager udgangspunkt i Lissabon-processens fire hovedområder (viden og innovation, realisering af virksomheders potentiale, klima og strategi samt beskæftigelse).

Konklusionsudkastet indeholder følgende hovedpunkter:

a) Investere mere i viden og innovation

Rådet understreger betydningen af fremskridt for det europæiske satellitnavigationssystem Galileo. Galileo er et innovativt industrielt program, som vil være af stor betydning for transportsystemerne i Europa og for Europas teknologiske position i den internationale konkurrence.

Rådet understreger betydningen af en rettidig start for programmet for lufttrafikstyring SESAR.

Rådet støtter udviklingen af policy-initiativer vedrørende anvendelse af intelligente transportsystemer.



b) Udvikle industriens potentiale, særligt SMV'er

I overensstemmelse med principperne om 'bedre regulering' understreger Rådet, at Fællesskabet kun skal lovgive, hvor det er nødvendigt, og opfordrer medlemslandene til effektivt at gennemføre og håndhæve den eksisterende EU-lovgivning på transportområdet

Rådet anerkender, at en adækvat fysisk og virtuel infrastruktur, der forbinder det indre marked, er en afgørende forudsætning for udviklingen af en videnbaseret økonomi. Rådet opfordrer Fællesskabet og medlemslandene til at opprioritere investeringerne i infrastruktur af europæisk interesse, navnlig de 30 transeuropæiske prioritetsprojekter på transportområdet. Rådet opfordrer Kommissionen til i fremtidige tiltag på havneområdet at foreslå klare bestemmelser vedrørende økonomisk gennemsigtighed og statsstøtte.

Rådet anerkender, at globaliseringen af produktionen og tilsvarende forsyningskæder øger behovet for avancerede logistiske løsninger og støtter derfor Kommissionens intention om at forberede en europæisk handlingsplan for godstransportlogistik.

Rådet anerkender behovet for at fortsætte processen med at åbne markedet for person- og godstransport med jernbane på basis af yderligere fællesskabslovgivning og øget interoperabilitet

Rådet understreger, at søtransport har en nøglerolle i relation til at opnå bæredygtig mobilitet i Europa og at forbinde Europa med den globale økonomi. Rådet opfordrer Kommissionen til at arbejde for yderligere forenkling og strømlining af det eksisterende regelværk og procedurer for short sea shipping. Rådet understreger betydningen af at tage hensyn til internationale aftaler i den videre udvikling af Fællesskabets lovgivningsmæssige ramme.

Rådet hilser Kommissionens initiativ til at udarbejde yderligere forslag på basis af meddelelsen om fremme af transport ad indre vandveje (NAIADES) velkommen.

c) Større tilpasning af arbejdsmarkedet og færdigheder

Rådet anerkender, at gennemførelse og håndhævelse af den eksisterende lovgivning om kvalifikationer og arbejdsforhold er af afgørende betydning.

Rådet anerkender, at der er behov for yderligere bestræbelser på at forbedre uddannelsen og motivere unge mennesker til at arbejde i transportsektoren.

Rådet opfordrer arbejdsmarkedets parter til at arbejde for implementering af ILO (2006) konventionen vedrørende standarder for maritime arbejdsforhold i fællesskabslovgivningen.



d) Energi og klimaforandring

På baggrund af, at transportsektoren tegner sig for 71 % af olieforbruget i EU, støtter Rådet en transportpolitik, der sigter på reducere energiforbruget og forureningen.

I denne sammenhæng understreger Rådet som et første skridt behovet for forbedringer i motoreffektivitet, øget brug af bæredygtigt biobrændstof og indførelse af innovative motor- og brændstofteknologier på det europæiske marked

[Rådet understreger behovet for at færdiggøre 'Global Monitoring for Environment and Security (GMES) i 2008]

Rådet anerkender, at afgiftssystemer kan bidrage til at finansiere infrastruktur og optimere transport.

Rådet opfordrer Kommissionen til at undersøge, hvorledes prisen for at anvende forskellige transportformer bedre kunne afspejle de samfundsmæssige omkostninger. Rådet noterer, at Kommissionen senest den 10. juni 2008 vil præsentere en generel, transparent og omfattende model for vurderingen af eksterne omkostninger, som kan tjene som grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter, ledsaget af en konsekvensvurdering af internalisering af eksterne omkostninger for alle transportformer. Rådet påpeger, at ethvert afgiftsinitiativ bør tage hensyn til den samlede byrde af skatter og afgifter for de involverede.

Rådet anerkender, at luftfartsindustrien i lyset af den stigende vækst i luftfarten må leve op udfordringerne vedr. yderligere reduktion i CO₂-emissioner. Rådet (transport) vil følge forslaget fra 20. december 2006 vedr. luftfartsektorens omfattelse af handel med CO₂-emissioner med stor interesse, idet opgaven er at finde måder for reduktion af CO₂-emissioner, uden at det går ud over den europæiske luftfartsektors konkurrenceevne, idet luftfarten er afgørende for Europas konkurrenceevne på globalt niveau.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Ikke relevant

3. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

4. Høring



Konklusionsudkastet har været sendt i høring i relevante ministerier, der ikke har haft bemærkninger hertil.

5. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Konklusionsudkastet skønnes ikke at have sådanne konsekvenser.

7. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er den danske holdning, at målet er, at der på fællesskabsniveau skabes et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt transportsystem, hvor den enkelte transportform optimeres og spiller sin rolle i det samlede transportsystem.

Danmark støtter overordnet et skifte til mere miljøvenlige transportformer, hvor det er muligt, samtidig med at der tages hensyn til økonomi og effektivitet. De miljømæssige målsætninger bør i denne sammenhæng være ambitiøse.

Der er behov for en bred og fleksibel tilgang, hvis man skal nå 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 samt vækst og beskæftigelse.

Det er regeringens holdning, at alle transportformer, herunder vejtransport, bør optimeres, med henblik på at udnytte den enkelte transportforms fordele og muligheder og således at den enkelte transportform bidrager til en bæredygtig udvikling. I mange tilfælde er vejtransport den transportform, der bedst opfylder små og mellemstore virksomheders transportbehov.

Danmark er overordnet enig i, at afgiftsinstrumentet i visse tilfælde kan være et velegnet styringsinstrument. Danmark er imidlertid imod, at et afgiftsprovenu øremærkes til særlige formål, f.eks. etablering og vedligeholdelse af infrastruktur.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Konklusionsudkastet har i en første version været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe. Der forventes enighed blandt medlemsstaterne om Rådskonklusionerne.