

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 16. august 2007
J. nr. 120-18

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 portugisiske EU-formandskab i andet halvår af 2007.

I det følgende redegøres for de væsentligste større sager, som må forventes at blive behandlet under det portugisiske EU-formandskab.

1. Transport

Der er planlagt to Rådsmøder på transportområdet, et mindre den 1. -2. oktober 2007 og et større den 29.-30. november 2007.

Den 23. oktober vil der desuden blive afholdt et uformelt møde på ministerniveau i Lissabon om sømotorveje og integration i logistikkæden.

Det portugisiske formandskab vil fokusere på initiativer, der kan fremme vedvarende mobilitet, uddybning af det indre marked, støtte af teknologisk udvikling og fremme af sikkerhed og security. I denne kontekst vil det portugisiske formandskab generelt prioritere lufttransport højt. Formandskabet vil blandt andet arbejde videre med revisionen af tredje luftfartspakke, SESAR, eksterne relationer samt en række luftfartsforslag, der forventes fremsat i løbet af efteråret 2007.

Tværgående emner

Galileo

Det europæiske satellitnavigationssystem, Galileo, er i vanskeligheder. Oprindeligt var det meningen, at projektet, efter at det grundlæggende design var blevet udført og testet, skulle have været overdraget til et konsortium af private virksomheder, som skulle stå for implementering af drift af systemet på basis af en koncessionskontrakt. Forhandlingerne med det tilbudsgivende konsortium blev påbegyndt i sommeren 2005, og efter næsten to års forhandlinger måtte det erkendes, at der ikke ville kunne opnås enighed med konsortiet om vilkårene for en koncessionskontrakt.

På den baggrund fremlagde Kommissionen i maj 2007 en meddelelse, i hvilken det blev anbefalet at stoppe forhandlingerne med det tilbudsgivende konsorti-



um og i stedet starte projektet op på basis af en model, hvor det offentlige (Kommissionen) kommer til at stå for implementeringen af projektet, idet det først i driftsfasen vil blive overdraget til en privat koncessionshaver.

Kommissionen oplyste endvidere i sin meddelelse, at de midler på ca. 1 mia. euro, der er afsat i de finansielle perspektiver for 2007-13, ikke vil være tilstrækkelige til at dække udgifterne i denne periode. Kommissionens budgetskøn ligger nu på 3,4 mia. euro. Dette skyldes først og fremmest, at det vil være nødvendigt i en situation, hvor det offentlige står for implementeringen, at fremrykke omkostninger, som ellers skulle have været afholdt i den næste periode for finansielle perspektiver. Helt konkret fremgår det af et sæt Rådskonklusioner fra 25. marts 2002, at man skal bestræbe sig på at sikre en omkostningsdeling med højst 1/3 til EF-budgettet og mindst 2/3 til den private sektor. Det nye budgetskøn omfatter således det udeblevne bidrag fra den private sektor.

På TTE rådsmødet den 8. juni 2007 vedtoges en rådsresolution, der tilslutter sig, at forhandlingerne med det tilbudsgivende konsortium stoppes, og at projektet søges videreført i offentligt regi. Endvidere anmodes Kommissionen om til september at fremlægge forslag til finansieringen af meromkostningerne samt til den fremtidige styring af projektet.

Sagen ventes drøftet både på TTE rådsmødet den 2. oktober og TTE rådsmødet den 29.-30. november. Herudover må den også ventes behandlet af ECOFIN-ministrene.

Handlingsplan om godslogistik

Kommissionen forventer at fremlægge en handlingsplan for godslogistik i oktober 2007. Formandskabet planlægger at vedtage rådskonklusioner om denne på TTE rådsmødet ultimo november. Indholdet af handlingsplanen kan ventes især at dreje sig om, hvordan man kan fremme mere miljøvenlige former for godstransport, og nærmere betegnet transport med jernbane og ad søvejen.

Af særlig interesse for Danmark vil desuden være, hvordan handlingsplanen vil forholde sig til mulighederne for at tillade brugen af store lastbiler (modulvogntog). Sådanne vogntog bruges i dag i bl.a. Sverige og Finland. Fordelen ved dem er, at de kan medtage en væsentlig større last end de andre store lastbiler, hvilket betyder mindre miljøbelastning pr. transporteret tons gods og mindre trængsel på vejene. I Danmark udføres der for tiden forsøg med modulvogntog på visse strækninger.

Formandskabet påregner, at der vedtages et sæt konklusioner på TTE-Rådsmødet den 30. november 2007.



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.

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

- 1) Trafiksikkerhedsvurderinger i form af 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.

Det portugisiske formandskab har fortsat det igangværende arbejde med direktivforslaget om sikker vejinfrastruktur. Forslaget har imidlertid ikke en let gang og er navnlig blevet kritiseret for en alt for stor detaljeringsgrad i annekserne. De fleste lande ønsker ikke bindende annekser, men derimod en form, hvor Kommissionen i stedet udsteder en række anbefalinger/ guidelines.

Europa-Parlamentets transportkomité har forkastet forslaget om sikker vejinfrastruktur, der som følge heraf skal genanalyseres såvel i Europa-Parlamentet som i Rådet.

Formandskabet forventer, at der fremlægges en fremskridtsrapport i sagen på Rådsmødet den 1. oktober 2007, og man har ikke sat sagen på den foreløbige dagsorden for november-Rådsmødet.

Interoperabilitetsforslag på jernbaneområdet

Før det tyske formandskab fremsatte Kommissionen en pakke af mere tekniske interoperabilitetsforslag på jernbaneområdet. 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 af Det Europæiske Jernbaneagenturs kompetence til at omfatte godkendelse af rullende materiel.



Forslaget vedrørende interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem går ud på at kodificere, omarbejde og integrere direktiverne om interoperabilitet.

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket omfatter direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet, forordningen om Det Europæiske Jernbaneagentur og jernbanesikkerhedsdirektivet.

Ændringen i interoperabilitetsdirektivet vedrører proceduren for ibrugtagning af rullende materiel. Der sigtes på at få fastlagt en godkendelsesprocedure for ibrugtagning af nyt materiel. Forslaget går endvidere ud på en ændring af det kodificerede direktiv om interoperabilitet, således at proceduren for ibrugtagning af rullende materiel forenkles og bliver klarere. Forslaget er et led i en række forslag, der skal sikre gensidig anerkendelse af rullende materiel.

Formandskabet sigter mod at opnå fælles tilgang på Rådsmødet i oktober og mulig politisk enighed på november-Rådsmødet.

Sikkerhed på Fællesskabets jernbaner

Formålet med Sikkerhedsdirektivet er at forenkle fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel. Direktivforslaget ændrer hovedsagelig en enkelt artikel i det eksisterende direktiv, således at der bliver gensidig anerkendelse.

Efter dette princip skal rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særlige egenskaber ved det lokale banenet.

Endvidere indeholder forslaget nye regler om ansvar for vedligeholdelse af rullende materiel.

Formandskabet forventer, at der på TTE-Rådsmødet i oktober fremlægges en fremskridtrapport eller at man kan opnå generel tilgang. Formandskabet forventer politisk enighed i sagen på november-Rådsmødet.

Det europæiske jernbaneagentur

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 er der oprettet et europæisk jernbaneagentur, som skal yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa. Kommissionen har vurderet, at der er behov for en række ændringer i forordningen, herunder at tilføje yderligere opgaver til agenturet. Det vil således være nødvendigt at ajourføre forordningen for at definere agenturets nye opgaver.



Der er stillet forslag om at tildele agenturet yderligere opgaver i forbindelse med gensidig anerkendelse af lokomotiver: Udarbejde et referencedokument med en beskrivelse af alle medlemsstaternes forskrifter for ibrugtagning af rullende materiel, organisere de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde for gradvist at reducere antallet af nationale forskrifter og finde frem til dem, der svarer til hinanden, samt at udarbejde tekniske udtalelser på foranledning af de nationale sikkerhedsmyndigheder eller Kommissionen.

Derudover foreslås det, at agenturet får nye opgaver vedrørende certificering af lokomotivførere, ERTMS (signalsystemer), punktuelle opgaver for Kommissionen, mm.

Forslaget vil også sikre obligatorisk gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, som en medlemsstat har udstedt.

Formandskabet forventer at kunne opnå generel tilgang/politisk enighed på Rådsmødet den 30. november.

EU's tilslutning til Konventionen om International Jernbanebefordring (COTIF (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires))

I den nuværende situation findes der to regelsæt for international jernbane-transport, der går på tværs (dvs. Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) og COTIF's tekniske bilag). Dette skaber forvirring om, hvilke regler der skal anvendes ved trafik mellem EUs medlemsstater. For at løse problemet vil EU tilslutte sig til Konventionen om international jernbanebefordring (COTIF)).

Kommissionen forhandler med organisationen, der står bag konventionen (Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF)) om en klausul, der indebærer, at hvis en COTIF-bestemmelse og en bestemmelse i EU-lovgivningen er modstridende, skal den sidstnævnte anvendes inden for EU's grænser.

Formandskabet har ikke sat sagen på de foreløbige dagsordener for Rådsmødet i oktober eller november.

Vejpakken

I marts 2007 fremsatte Kommissionen en pakke af forslag på vejområdet, der har til hensigt at gennemføre en revision af forordninger om henholdsvis fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet, fælles regler for adgangen til buskørselsmarkedet, samt om fælles regler for adgangen til markedet for international godskørsel.



Det portugisiske formandskab har først og fremmest taget fat på forslaget til forordning om fælles regler for adgangen til markedet for international godskørsel med henblik på at revidere, opdatere og forbedre de eksisterende regler.

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 881/92, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, adgang til at udføre international godskørsel for fremmed regning, og forordning (EØF) nr. 3118/93, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national godskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel) og direktiv 2006/94/EF, der fritager en række former for transport for enhver tilladelsesordning.

Forslaget om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne. Forslaget giver en enkel og klar definition af cabotagekørsel. Forslaget giver endvidere en forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten. Forslaget giver endelig forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, og der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne

Formandskabet har i de foreløbige dagsordener anført, at sagen er på oktober Rådsmødet med henblik på fremlæggelse af en fremskridtsrapport og på Rådsmødet den 30. november med henblik på at opnå generel tilgang.

Luftfart

Eksterne relationer

Vedrørende eksterne relationer i luftfarten ønsker formandskabet vedtaget mandater til Kommissionen til at forhandle såkaldte globale luftfartsaftaler med visse 3. lande. Hovedsigtet med sådanne aftaler, der helt eller delvist skal erstatte de bilaterale luftfartsaftaler, er at liberalisere lufttrafikken mellem EU og de pågældende lande.

I første omgang søges der vedtaget mandater til at forhandle med Canada, Australien og New Zealand, og disse mandater forventes ifølge den foreløbige dagsorden vedtaget på TTE rådsmødet i oktober. På samme møde agtes en fremskridtsrapport om Kina præsenteret, ligesom dette også er en mulighed på Rådsmødet i november. På november Rådsmødet ønsker formandskabet muligvis også vedtaget en Rådsbeslutning om Canada og luftfartssikkerhed (safety).



Lufthavnspakken

Kommissionen vedtog i januar 2007 den såkaldte lufthavnspakke, der består af et forslag om regler for opkrævning af lufthavnsafgifter, en meddelelse om lufthavnskapacitet samt en meddelelse om erfaringerne med groundhandling direktivet (der åbner markederne i lufthavnene for bagagehåndtering, handling af passagerer m.v.).

Formandskabet har i juli måned påbegyndt drøftelser om meddelelsen om lufthavnskapacitet, og det forventes, at der kan vedtages rådskonklusioner herom i oktober. Ligeledes har man påbegyndt forhandlingerne om forslaget om lufthavnsafgifter, der tegner til at blive vanskelige. Det er formandskabets hensigt, at der præsenteres en fremskridtsrapport på Rådsmødet i oktober, og at der opnås generel indstilling/politisk enighed på rådsmødet ultimo november.

Meddelelsen om groundhandling forventes ikke behandlet i Rådet, men vil alene blive præsenteret af Kommissionen på Rådsmødet den 1.-2. oktober 2007.

Revision af 3. luftfartspakke

Det lykkedes på rådsmødet i juni 2007 at opnå generel indstilling til forslaget om revision af 3. luftfartspakke. Forslaget sammenskriver og forenkler tre gældende forordninger om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, prissætning m.v. Europa-Parlamentet har i juli måned vedtaget sin første læsning af forslaget, der ikke ændrer grundlæggende på Kommissionens forslag.

Formandskabet planlægger på rådsmødet i oktober at kunne vedtage en politisk enighed med henblik på fælles holdning, idet de ændringsforslag fra Parlamentet, der kan accepteres af Rådet, vil blive indarbejdet i den generelle indstilling.

Sikkerhed (security) i luftfarten

Kommissionen fremlagde i 2005 et forslag til en forordning om sikkerhed (security) i luftfarten. Forordningen skal erstatte den gældende forordning 2320/2002, der blev vedtaget i kølvandet på 11. september. Forskellen på den gældende forordning og Kommissionens forslag er især, at den nye forordning har karakter af en rammeforordning, mens den gældende er meget detaljeret og dermed svær at ændre i lyset af udviklingen.

Der er enighed i Rådet om den nye forordning, men det har vist sig vanskeligt at blive enig med Parlamentet. Det skyldes først og fremmest, at Parlamentet har stillet krav om, at der i forordningen også skal være bestemmelser om, hvordan sikkerhedsforanstaltningerne skal finansieres. I dag er reglen, at dette beslutes i hvert enkelt medlemsland i henhold til landets egne regler.



Mulighederne for et kompromis vil blive udforsket nærmere under portugisisk formandskab.

Revision af forordningen om det europæiske agentur for luftfartssikkerhed (EASA)

Kommissionen fremlagde i begyndelsen af 2006 et forslag til revision af forordningen om det europæiske agentur for luftfartssikkerhed, EASA. Med forslaget udvides EASA's kompetenceområde til ud over at vedrøre certificering af fly og flyprodukter m.v. også at omfatte regler for pilotlicenser, for luftoperationer samt for tredjelands flyvninger i EU. Der er tale om et omfattende og meget teknisk forslag.

Rådet fastlagde politisk enighed med henblik på fælles holdning i juni 2007, og det må forventes, at der relativt hurtigt kan opnås enighed med Europa-Parlamentet.

Øvrige forslag på transportområdet

På juni rådsmødet blev der opnået generel indstilling til forslaget om transport af farligt gods. Parlamentet har vedtaget sin 1. læsning i juli måned, og denne afviger kun på få punkter fra den generelle indstilling. På den baggrund synes der at være gode muligheder for at kunne lukke dette forslag i 1. læsning.

Udover handlingsplanen for godslogistik, som blev nævnt under "tværgående emner" vil Kommissionen i oktober fremlægge en Grønbog om bymæssig transport. Det forventes, at Grønbogen vil indeholde en beskrivelse af tiltag, der kan være med til at mindske de miljømæssige gener af trafikken i byerne.

Kommissionen har endvidere oplyst, at den vil fremlægge et forslag om rettigheder for buspassagerer. Der er tale om et forslag, der kommer til at minde en del om tilsvarende forslag på jernbane- og luftfartsområderne. Forslaget forventes præsenteret på Rådsmødet i november.

På luftfartsområdet vil Kommissionen fremlægge en meddelelse eller et forslag om begrænsning af støj fra lufthavne. Sagen forventes præsenteret på Rådsmødet i november.

Kommissionen forventes også at fremlægge en rapport om implementering af det fælles europæiske luftrum. Der er tale om et ambitiøst projekt, som iværksattes i 2002 og som har til formål at udnytte det europæiske luftrum langt mere effektivt end i dag. Der er imidlertid ikke sket de store fremskridt i de senere år, og det må forventes, at Kommissionen vil komme med idéer til, hvordan der kan sætte mere skub i projektet. Rapporten forventes præsenteret på Rådsmødet i november.



2. Post

På trods af en ihærdig indsats under det tyske formandskab lykkedes det ikke at opnå politisk enighed om forslaget til postdirektiv, der indebærer en fuldstændig liberalisering af det europæiske postmarked.

Arbejdet med sagen under portugisisk formandskab vil i væsentlig grad blive præget af, at Parlamentet i juli vedtog sin første læsning. Hovedindholdet er, at datoen for den fulde liberalisering flyttes 2 år fra den 1.1. 2009 som foreslået af Kommissionen og at der åbnes op for, at de nye medlemslande og enkelte gamle medlemslande (primært Grækenland) får yderligere 3 år, før de skal åbne deres postmarkeder helt.

Sagens betydning understreges af, at der er afsat en hel mødedag i Rådet den 1. oktober alene til postsagen. Formandskabet påregner, at der opnås politisk enighed.

3. Energiområdet

Generelt

På energiområdet er under det portugisiske formandskab planlagt afholdelse af ét rådsmøde den 3. december 2007.

Hovedopgaven for det portugisiske formandskab bliver at påbegynde arbejdet med implementeringen af handlingsplanen (2007-2009), En Energipolitik for Europa, som blev vedtaget på mødet i Det Europæiske Råd i marts 2007. Formandskabet har i overensstemmelse hermed identificeret følgende hovedprioriteringer for sit arbejde på energiområdet:

- 1) Pakke om indre marked for el og gas
- 2) Direktiv om vedvarende energi (VE)
- 3) Energiteknologi.

Disse prioriteringer stemmer fint overens med nogle af de vigtigste initiativer i energihandlingsplanen fra forårstopmødet. Men som så mange andre formandskaber er også det portugisiske meget afhængig af Kommissionens arbejdsplanlægning. Realiteten er, at Kommissionen først forventer at fremlægge såvel VE-direktivet som den strategiske energiteknologiplan (den såkaldte SET-Plan) mod slutningen af det portugisiske formandskab. Det er derfor begrænset, hvor meget Rådet og Europa-Parlamentet kan nå at arbejde med disse sager i andet halvår af 2007.

Derimod ventes pakken om det indre marked for el og gas at blive fremlagt af Kommissionen allerede i slutningen af september. I praksis bliver det den gan-



ske omfattende og politisk kontroversielle pakke om det indre energimarked, som formandskabet kommer til at fokusere mest på. Formandskabet har betegnet dette som en absolut topprioritet.

Inden for området ekstern energi fokuserer formandskabet især på EU's samarbejde med Brasilien og Afrika.

Pakken om indre marked for el og gas

Pakken forventes vedtaget i kollegiet i september i år. Pakken kommer formentlig til at bestå af følgende fire elementer:

1. Revision af el- og gasdirektiverne
2. Revision af forordningerne om grænseoverskridende handel med henholdsvis el og gas
3. Forslag til retsakt om samarbejde mellem nationale regulatorer (såkaldt "EREGG+")
4. Forslag til forordning om finansiering af Energy Observatory.

Indholdsmæssigt bliver ejermæssig adskillelse af el- og gastransmissionsnet fra konkurrenceudsatte aktiviteter som produktion og handel det helt store spørgsmål. De seneste meldinger tyder på, at Kommissionen fastholder linien fra energipakken fra januar vedrørende præference for ejermæssig adskillelse og ikke foreslår fx den mindre vidtgående option Independent System Operator (ISO). Et andet vigtigt element bliver en særskilt retsakt om forstærket samarbejde mellem nationale regulatorer i sager om grænseoverskridende handel med udgangspunkt i det eksisterende ERGEG (European Regulators' Group for Electricity and Gas).

Formandskabet vil lægge mange kræfter i at sikre fremdrift i løbet af det næste halve år og overvejer bl.a. at holde to arbejdsgruppemøder om ugen om pakken. På rådsmødet den 3. december er det mest realistiske en fremskridtsrapport, selvom formandskabet ikke helt har afskrevet håbet om at opnå politisk enighed, hvorfor dette også eksplicit er anført i formandskabets foreløbige dagsorden.

Direktivet om vedvarende energi (VE)

VE-direktivet forventes fremlagt ultimo november eller primo december og er implementering af topmødebeslutningerne fra marts 2007 om bl.a. bindende VE-mål og et separat bindende mål om minimum 10% biobrændstoffer i 2020. VE-direktivet fremlægges i en pakke sammen med revisionen af ETS og byrdefordeling for fremtidige klimamål.



VE-direktivet står som et eventuelt-punkt på den foreløbige dagsorden for rådsmødet den 3. december, da det er usikkert, om det når at blive fremlagt i tide. Under alle omstændigheder kan der højst blive tale om en præsentation på rådsmødet.

Strategisk Energiteknologiplan (SET-Plan)

Kommissionen forventes i anden halvdel af november at fremlægge SET-Planen, som Kommissionen af Det Europæiske Råd blev anmodet om at udarbejde mhp. drøftelse på forårstopmødet i 2008. Udspillet fra Kommissionen kommer formentlig så sent, at der ikke bliver mulighed for substansbehandling under det portugisiske formandskab. På rådsmødet den 3. december sigter formandskabet derfor efter en præsentation af planen og muligvis en politisk drøftelse.

Meddelelse om støttemekanisme til demonstration af bæredygtige kulteknologier mv.

Kommissionen planlægger omkring december 2007 at fremlægge en meddelelse om støttemekanismer til demonstrationsprojekter for bæredygtige kulteknologier og andre fossile brændsler. Initiativet er et led i satsningen på CO₂-opsamling og -lagring (Carbon Capture and Storage – CCS), herunder ikke mindst planen om i perioden frem til 2015 at opføre 12 CCS-demonstrationsanlæg.

På rådsmødet den 3. december sigter formandskabet derfor efter en præsentation af planen og muligvis en politisk drøftelse.

Charter for energiforbrugerne

Som opfølgning på DER-konklusionerne fra marts 2007 fremlagde Kommissionen i juli en Meddelelse med et udkast til et Charter for energiforbrugerne. Kommissionen gennemfører en offentlig høringsproces i løbet af efteråret og fremlægger herefter et endeligt forslag til Charter.

Mærkning af energiforbrugende kontorudstyr (Energy Star)

Parlamentet afsluttede i juli 2007 behandlingen af den omarbejdede forordning om mærkning af energiforbrugende kontorudstyr (Energy Star). Der er indgået en 1. læsningsaftale med Rådet, som efter jurist/lingvist-behandling forventes endeligt vedtaget af Rådet formentlig i løbet af oktober.

Tilpasning af Ecodesign-direktivet til den nye komitologi-procedure



I sagen om tilpasning af Ecodesign-direktivet til den nye komitologiprocedure er der indgået et kompromis mellem Parlamentet og Rådet. Dette direktiv indgår samtidig på den særlige liste med 26 udvalgte retsakter, som behandles horisontalt i forbindelse med tilpasning til den nye komitologi-afgørelse.