



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



15900/06 (Presse 343)

(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2772. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 11.-12. december 2006

Formand

Susanna HUOVINEN
Finlands trafik- og kommunikationsminister

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 281 9776 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

15900/06 (Presse 343)

Vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling om et forslag om **havnestatskontrol** og om ratificering af Den Internationale Arbejdsorganisations **konvention af 2006 om søfarendes arbejdsstandarder**. Det nåede også til enighed om en generel indstilling om et forslag om **eftermontering af spejle** på tunge lastvogne og om et forslag om forlængelse af mandatet for **Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur**.

Rådet vedtog en resolution om en **strategi for et sikkert informationssamfund** i Europa. Det vedtog konklusioner om fremme af **nærskibsfarten** og om **godslogistik**.

Endvidere bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger med **Ukraine** om luftfart.

Rådet vedtog uden debat

- en fælles holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om fælles bestemmelser om **sikkerhed inden for civil luftfart**
- en fælles holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om **forsyningspligt** med hensyn til offentlig personbefordring med jernbane og ad vej
- et direktiv om **tjenesteydelser i det indre marked**
- et direktiv om **beskyttelse af grundvandet** mod forurening.

INDHOLD¹

DELTAGERE	6
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
TELEKOMMUNIKATION	8
– En strategi for et sikkert informationssamfund i Europa	8
– Roaming på offentlige mobiltelefonnet	16
– Det indre marked for posttjenester i Fællesskabet	17
SKIBSFART	18
– Nærskibsfart - Rådets konklusioner	18
– Havnestatskontrol	23
– Erstatningsansvar ved ulykker i forbindelse med passagerskibsfart	25
– Konvention om søfarendes arbejdsstandarder	26
INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET	27
Galileo	27
– a) Forhandlingerne om koncessionsaftalen	27
– b) Forbindelser med tredjelande	27
– c) Grøn bog om satellitnavigationsapplikationer	27
Godslogistik i Europa - <i>Rådets konklusioner</i>	28
LANDTRANSPORT	33
– Eftermontering af spejle på tunge lastvogne	33
LUFTFART	34

¹

- Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførselstegn.
- Dokumenter med en dokumentreference er tilgængelige på Rådets internetsted <http://www.consilium.europa.eu>.
- Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets protokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Presse-tjenesten.

Eksterne forbindelser	34
– a) Forhandlinger mellem EU og Ukraine om en luftfartsaftale	34
– b) Forhandlinger mellem EU og USA om en luftfartsaftale	34
– c) Overflyvning af Sibirien.....	35
Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur	36
EVENTUELT	38
– i2010 - den årlige konference	38
– Forvaltning af internettet.....	38
– Meddelelse fra Kommissionen om at få eCall tilbage på rette spor	38
– Anvendelse af de nationale gratisnummerserier, der begynder med 116, udelukkende til tjenester af samfundsmæssig værdi	38
– Transportdialogen mellem EU og Rusland	39
– Ministerkonference om "Innovative tiltag vedrørende færdselssikkerhed"	39
I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING.....	40

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

– Galileo	41
– Galileo - samarbejdsaftale med Marokko	41
– Forsyningspligt *	42
– Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart *	44

RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDER

– Europæisk betalingspåkravsprocedure.....	45
--	----

ØKONOMI OG FINANS

– Finansiell støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet.....	46
--	----

DET INDRE MARKED

– Godkendelse af motorkøretøjer	46
– Anvendelse af perfluoroktansulfonater *	47
– Tjenesteydelser i det indre marked *	47

FISKERI

– Østersøen - Samlede tilladte fangstmængder (TAC) og kvoter for 2007 *	47
---	----

KULTUR

– Kulturprogrammet (2007-2013)	48
– Programmet "Europa for borgerne"	49

MILJØ

– Beskyttelse af grundvandet mod forurening	51
---	----

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Renaat LANDUYT

Minister for mobilitet

Den Tjekkiske Republik:

Aleš REBIČEK

Lenka PTÁČKOVÁ

Transportminister

Viceminister for informationsteknologi med særligt ansvar for eksterne forbindelser

Danmark:

Flemming HANSEN

Helge SANDER

Trafik- og energiminister

Minister for videnskab, teknologi og udvikling

Tyskland:

Wolfgang TIEFENSEE

Dagmar WÖHRL

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Statssekretær under forbundsministeren for økonomi og teknologi, medlem af Forbundsdagen

Estland:

Edgar SAVISAAR

Økonomi- og kommunikationsminister

Grækenland:

Mihail-Georgios LIAPIS

Dimitris N. ILIOPOULOS

Trafik- og kommunikationsminister

Stedfortrædende fast repræsentant

Spanien:

Francisco ROS PERÁN

Fernando PALAO

Statssekretær for telekommunikation og for informations-samfundet

Generalsekretær for transport, Ministeriet for Infrastruktur og Transport

Frankrig:

François LOOS

Viceminister med ansvar for industrispørgsmål

Irland:

Martin CULLEN

Noel DEMPSEY

Trafikminister

Minister for kommunikation, den marine sektor og naturressourcer

Italien:

Alessandro BIANCHI

Paolo GENTILONI

Trafikminister

Kommunikationsminister

Cypern:

Haris THRASSOU

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Ina GUDELE

Jānis MARŠĀNS

Minister med særligt ansvar for e-forvaltning

Statssekretær, Transportministeriet

Litauen:

Alminas MAČIULIS

Statssekretær, Transport- og Kommunikationsministeriet

Luxembourg:

Jean-Louis SCHILTZ

Georges FRIDEN

Minister for samarbejde og humanitær bistand, kommunikationsminister samt forsvarsminister

Stedfortrædende fast repræsentant

Ungarn:

Balázs FELSMANN

Statssekretær (med særligt ansvarsområde), Økonomi- og Transportministeriet

Malta:

Censu GALEA

Minister for konkurrenceevne og kommunikation

Nederlandene:

Karla PEIJS

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

Østrig:

Hubert GORBACH

Vicekansler og forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Jerzy POLACZEK

Rafał WIECHECKI

Transportminister

Minister for maritim økonomi

Portugal:

Mário LINO

Minister for offentlige arbejder, transport og kommunikation

Slovenien:

Janez BOŽIČ

Trafikminister

Slovakiet:

Ľubomír VÁŽNY

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

Finland:

Susanna HUOVINEN

Perttu PURO

Trafik- og kommunikationsminister

Statssekretær, Trafik- og Kommunikationsministeriet

Sverige:

Åsa TORSTENSSON

Erhvervsminister

Det Forenede Kongerige:

Stephen LADYMAN

Margaret HODGE

Vicetransportminister

Viceminister for industri og regionerne

.....

Kommissionen:

Jacques BARROT

Viviane REDING

Charlie MCCREY

Næstformand

Medlem

Medlem

.....

De tiltrædende staters regeringer var repræsenteret således:

Bulgarien:

Vessela GOSPODINOVA

Vicetransportminister

Rumænien:

Radu Mircea BERCEANU

Minister for transport, byggeri og turisme

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

TELEKOMMUNIKATION

– *En strategi for et sikkert informationssamfund i Europa*

Rådet vedtog følgende resolution, der skal offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

VEDTAGER FØLGENDE RESOLUTION OG

UDTRYKKER TILFREDSHED MED

meddelelsen af 31. maj 2006 fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen En strategi for et sikkert informationssamfund – "Dialog, partnerskab og myndiggørelse"¹

NOTERER SIG

meddelelsen af 15. november 2006 fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om bekæmpelse af spam, spyware og skadeligt software²

ERINDRER OM

1. Rådets resolution af 28. januar 2002 om en fælles strategi og særlige foranstaltninger inden for net- og informationssikkerhed³
2. Rådets resolution af 18. februar 2003 om en europæisk strategi for udvikling af en kultur for net- og informationssikkerhed⁴

¹ 10248/06 [KOM(2006) 251 endelig].

² 15379/06 [KOM(2006) 688 endelig].

³ EFT C 43 af 16.2.2002, s. 2.

⁴ EUT C 48 af 28.2.2003, s. 1.

3. Rådets konklusioner af 8.–9. marts 2004 om uønskede henvendelser med henblik på direkte markedsføring (spam) og Rådets konklusioner af 9.–10. december 2004 om bekæmpelse af spam
4. konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i marts 2005 om et nyt afsæt for Lissabonstrategien og konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i marts 2006, der opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til energisk at gennemføre den nye i2010-strategi
5. Fællesskabets rammebestemmelser om elektronisk kommunikation¹, især dem, der gælder kommunikationssikkerhed, databeskyttelse og datafortrolighed, som har bidraget til at sikre et højt beskyttelsesniveau for personoplysninger og privatlivets fred og sikre de offentlige kommunikationsnets integritet og sikkerhed
6. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 460/2004 af 10. marts 2004 om oprettelse af et europæisk agentur for net- og informationssikkerhed (ENISA)²
7. Tunis-dagsordenen og Tunis-engagementet fra verdenstopmødet om informationssamfundet (WSIS), der fremhæver nødvendigheden af at fortsætte kampen mod internetkriminalitet og spam, samtidig med at privatlivets fred og ytringsfriheden beskyttes, og af i samarbejde med alle berørte parter yderligere at fremme, udvikle og gennemføre en global kultur for internetsikkerhed
8. formandskabets konklusioner fra den årlige europæiske konference om informationssamfundet "i2010 - På vej mod et allestedsnærværende europæisk informationssamfund" (den 27.-28. september 2006 i Esbo, Finland)

UNDERSTREGER DERFOR FØLGENDE:

1. Vores samfund bevæger sig hurtigt over i en ny udviklingsfase i retning af et allestedsnærværende informationssamfund, hvor stadig flere af borgernes daglige aktiviteter bygger på anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier (ikt) samt elektroniske kommunikationsnet; net- og informationssikkerhed bør betragtes som en nøgelfaktor for denne udvikling og dens succes.

¹ Direktiv 2002/58/EF (direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation), direktiv 2002/20/EF (tilladelsesdirektivet) og direktiv 2002/22/EF (forsyningspligtdirektivet).

² EUT L 77 af 13.3.2004, s. 1.

2. Tillid er et centralt element i det nye informationssamfunds succes; tillid vedrører også slutbrugernes erfaringer og behovet for at respektere deres privatliv; net- og informations-sikkerhed bør derfor ikke blot betragtes som et teknisk spørgsmål.
3. Net- og informationssikkerhed skal ses som en væsentlig del af etableringen af et europæisk samarbejdsområde for information, der er omfattet af i2010-initiativet, og bidrager derved til, at den nye Lissabon-strategi lykkes; ikt er også et afgørende element i innovation, økonomisk vækst og jobskabelse i hele økonomien.
4. Nye teknologier, der fører os over i det allestedsnærværende informationssamfund, er allerede under udvikling; nye banebrydende teknologier (såsom trådløse højhastighedsnet, understyr til radiofrekvensidentifikation (RFID) og sensornet) og innovative indholdsrige tjenester (såsom internetfjernsyn (IPTV), internettelefoni (VoIP), mobil-tv og andre mobiltjenester) kræver passende niveauer for net- og informationssikkerhed helt fra starten af udviklingsfasen, så der kan opnås en reel kommerciel værdi; en hurtig indførelse af de nye lovende innovationer er meget vigtig for informationssamfundets udvikling og Europas konkurrenceevne; offentlige organer og virksomheder bør snarest muligt indføre sikre, nye teknologier og tjenester, for at fremskynde disses generelle anvendelse.
5. Det er af strategisk betydning for EU, at den europæiske industri er både en krævende bruger og en konkurrencedygtig leverandør af net og sikkerhedsprodukter og -tjenester; mangfoldighed, åbenhed og interoperabilitet er integrerende elementer i sikkerheden og bør fremmes.
6. Viden og færdigheder inden for net- og informationssikkerhed skal også gøres til en integrerende del af enkeltpersoners og berørte parter hverdag i samfundet; der er gennemført en række oplysningskampagner både på nationalt plan og på EU-plan, men der er stadig langt igen på dette område, især for så vidt angår slutbrugerne og små og mellemstore virksomheder (SMV'er); der bør tages særlige hensyn til brugere med specielle behov eller ringe bevidsthed om net- og informationssikkerhed; alle berørte parter bør være bevidste om, at de er en del af den globale sikkerhedskæde og bør myndiggøres til at handle derefter; net- og informationssikkerhed bør indgå i al uddannelse og erhvervsuddannelse vedrørende ikt.

7. Oprettelsen af ENISA har været et stort fremskridt i EU's bestræbelser på at tackle udfordringerne vedrørende net- og informationssikkerhed; agenturets kompetenceområde, formål, opgaver og varighed er fastlagt i forordning nr. 460/2004.
8. Midler, der kanaliseres til forskning og udvikling (FoU) og innovation både på nationalt plan og på EU-plan, er et af nøgleelementerne i en styrkelse af nye systemers, applikationers og tjenesters net- og informationssikkerhed; indsatsen på EU-plan inden for sikkerhedsrelateret forskning og innovation bør styrkes, især gennem syvende rammeprogram og rammeprogrammet for konkurrenceevne og innovation; der bør også iværksættes foranstaltninger til at udbrede og fremme den kommercielle udnyttelse af betydningsfulde resultater, bl.a. ved en vurdering af deres nytteværdi for samfundet i bred forstand; dette vil fremme de europæiske leverandørers evne til at levere sikkerhedsløsninger, der imødekommer det europæiske markedes specifikke behov.
9. Det allestedsnærværende informationssamfund giver store fordele, men skaber også store udfordringer og derved nye former for potentielle risici; trusler mod sikkerheden og privatlivets fred, også gennem ulovlig opfangelse og udnyttelse af data, bliver mere og mere alvorlige, målrettede og klart rettet mod at opnå en økonomisk fordel; der bør på en innovativ måde udformes nye former for beredskab i forhold til de fremvoksende og allerede eksisterende trusler, og disse bør også omfatte spørgsmål, der opstår på grund af systemernes kompleksitet, fejl, uheld eller uklare retningslinjer; oprettelsen og udviklingen af nationale CERTs rettet mod forskellige aktører og samarbejdet mellem disse organer og med andre relevante parter bør opmuntres og fremmes yderligere.
10. Standardisering og certificering af produkter, tjenester og styringssystemer, navnlig foretaget af eksisterende institutioner, fortjener særlig opmærksomhed i EU's politik for net- og informationssikkerhed, da det er et middel til at udbrede god praksis og professionalisme inden for net- og informationssikkerhed; især nye fremvoksende teknologier som RFID og mobil-tv kunne få gavn af en rettidig indførelse af eventuelt nye, åbne og interoperable standarder; de europæiske standardiseringsorganers virke på dette område bør opmuntres.

11. Eftersom elektroniske net og informationssystemer spiller en stadig mere central rolle i den generelle drift af kritiske infrastrukturer, bliver deres tilgængelighed og integritet uundværlig for myndigheder, virksomheder og borgernes sikkerhed og livskvalitet samt for samfundenes generelle funktion.
12. Der er mere end nogensinde brug for samarbejde og en praktisk tilgang; de forskellige berørte parter bør afdække og erkende deres respektive roller, ansvar og rettigheder.

OG OPFORDRER DERFOR MEDLEMSSTATERNE TIL:

1. at støtte uddannelsesprogrammer og generelt øge bevidstheden om net- og informations-sikkerhed, f.eks. ved at iværksætte oplysningskampagner om net- og informationssikkerhed, der er målrettet mod alle borgere/brugere og erhvervssektorer, især SMV'er og slutbrugere med specielle behov eller ringe bevidsthed; inden 2008 kunne der vælges en fælles dato for en europæisk dag for bevidstgørelse (f.eks. "Dagen for net- og informationssikkerhed"), der skal gennemføres hvert år i medlemsstaterne på et frivilligt grundlag
2. at styrke bidraget til en sikkerhedsrelateret FoU og forbedre brugervenligheden og udbredelsen af de betydningsfulde resultater; fremme udviklingen af innovative partnerskaber for at øge væksten i den europæiske ikt-sikkerhedsindustri og fremme en hurtig anvendelse af nye net- og informationssikkerhedsteknologier og -tjenester for at give dem et kommercielt skub fremad
3. at udvise den fornødne opmærksomhed over for behovet for at forebygge og bekæmpe nye og eksisterende sikkerhedstrusler mod elektroniske kommunikationsnet, hvilket også omfatter ulovlig opfangelse og udnyttelse af data, erkende og tackle dermed forbundne risici og, om nødvendigt i samarbejde med ENISA, fremme effektiv udveksling af oplysninger og samarbejde mellem de relevante organisationer og agenturer på nationalt plan samt forpligte sig til at bekæmpe spam, spyware og skadeligt software, især gennem øget samarbejde mellem kompetente myndigheder på nationalt og internationalt plan
4. at styrke det gensidige samarbejde inden for i2010-rammerne for at kortlægge effektiv og innovativ praksis med henblik på at forbedre net- og informationssikkerheden og på frivillig basis udbrede kendskabet til denne praksis i hele EU

5. at tilskynde til fortsat forbedring af de nationale it-udrykningsorganer
6. at fremme et miljø, som tilskynder tjenesteudbydere og netoperatører til at yde deres kunder en ordentlig service og sikre, at sikkerhedstjenesterne og -løsningerne er modstandsdygtige, og at forbrugerne har valgmuligheder; at tilskynde netoperatører og tjenesteudbydere til, og om nødvendigt kræve af dem, at de garanterer deres kunder et passende niveau for net- og informationssikkerhed
7. at fortsætte en strategisk debat i Gruppen på Højt Niveau om i2010 under hensyntagen til den igangværende udvikling inden for informationssamfundet og sikre en sammenhængende tilgang, som omfatter regulering, samregulering, FoU og e-forvaltning sammen med kommunikation og uddannelse
8. at sørge for, i overensstemmelse med handlingsplanen for e-forvaltning, udbredelse af sammenhængende e-forvaltningstjenester, fremme interoperable identitetsstyringsløsninger og foretage alle relevante ændringer i organisationen af den offentlige sektor; regeringer og offentlige forvaltninger bør tjene som eksempel på bedste praksis ved at fremme sikre e-forvaltningstjenester for alle borgere.

HILSER DET VELKOMMEN, AT KOMMISSIONEN HAR TIL HENSIGT

1. at fortsætte udviklingen af en samlet dynamisk EU-dækkende strategi for net- og informationssikkerhed. Den helhedsstrategi, som Kommissionen foreslår, er af særlig betydning
2. at tage fat på net- og informationssikkerhed som et af målene for revisionen af EU's rammebestemmelser om elektronisk kommunikation
3. fortsat at spille en rolle, så der kan skabes øget bevidsthed om behovet for generel politisk vilje til at bekæmpe spam, spyware og skadeligt software; styrke dialogen og samarbejdet med tredjelande, især gennem aftaler med tredjelande, herunder om spørgsmålet om bekæmpelse af spam, spyware og skadeligt software

4. at styrke ENISA's inddragelse til støtte for strategien for et sikkert informationssamfund i Europa som fastsat i denne resolution i overensstemmelse med de formål og opgaver, der er fastsat i forordningen om agenturet, samt nærmere samarbejde og tættere arbejdsmæssige forbindelser mellem medlemsstater og berørte parter
5. inden for i2010-rammerne og i samarbejde med medlemsstaterne og alle berørte parter, især statistikere og eksperter i informationssikkerhed fra medlemsstaterne, at udvikle relevante indikatorer for Fællesskabets undersøgelser af alle aspekter i forbindelse med sikkerhed og tillid
6. via en åben dialog mellem alle berørte parter at tilskynde medlemsstaterne til undersøge de økonomiske, forretningsmæssige og samfundsmæssige drivkræfter med henblik på at udvikle en sektorspecifik ikt-politik for at øge net- og informationssystemernes sikkerhed og modstandsdygtighed som et potentielt bidrag til det planlagte europæiske program for beskyttelse af kritisk infrastruktur
7. i samordning med medlemsstaterne at fortsætte indsatsen for at befordre dialogen med relevante internationale partnere og organisationer for at fremme globalt samarbejde om net- og informationssikkerhed, især ved at gennemføre de aktionslinjer, der er fastlagt af WSIS, og regelmæssigt aflægge rapport til Rådet.

OG OPFORDRER

1. ENISA til at fortsætte det tætte samarbejde med medlemsstaterne, Kommissionen og andre relevante parter for at gennemføre de opgaver og de formål, der er fastsat i forordningen om agenturet og til at bistå Kommissionen og medlemsstaterne i deres bestræbelser på at opfylde kravene til net- og informationssikkerhed og således bidrage til gennemførelsen og videreudviklingen af den nye strategi for et sikkert informationssamfund i Europa som fastsat i denne resolution
2. alle berørte parter til at forbedre sikkerheden ved software og net- og informationssystemers sikkerhed og modstandsdygtighed i overensstemmelse med strategien for et sikkert informationssamfund i Europa som fastsat i denne resolution, samt til at deltage i en struktureret debat mellem alle berørte parter om, hvordan man bedst muligt udnytter de eksisterende redskaber og lovgivningsinstrumenter
3. virksomheder til at stille sig positivt til informations- og netsikkerhed for at skabe mere avancerede og sikre produkter og tjenester, idet investeringer i sådanne produkter og tjenester betragtes som en konkurrencefordel

4. fabrikanter og tjenesteudbydere til, hvor det er relevant, at lade krav til sikkerhed, databaseskyttelse og datahemmelighed indgå i udformningen af deres produkter og tjenester og i udbredelsen af netværksinfrastrukturer, applikationer og software, og til at gennemføre og overvåge sikkerhedsløsninger
5. berørte parter til samarbejde og til at oprette forsøgsmiljøer, hvor nye teknologier og tjenester kan testes og afprøves på en sikker måde; berørte parter til rettidigt at indføre de nye sikre teknologier og tjenester, efter at de er blevet introduceret på markedet
6. alle berørte parter til at øge indsatsen for at bekæmpe spam og anden uredelig anvendelse af internettet og aktivt samarbejde med kompetente myndigheder på nationalt og internationalt plan
7. alle tjenesteudbydere og ikt-industrien til at fokusere på at fremme sikkerhed, databaseskyttelse og brugervenlighed i forbindelse med produkter, processer og tjenester med henblik på at fremme pålideligheden, forebygge og bekæmpe id-tyveri og andre angreb på privatlivets fred
8. netværksoperatører, tjenesteudbydere og den private sektor til at udveksle og gennemføre god sikkerhedspraksis og fremme en risikovurderings- og styringskultur i organisationer og virksomheder ved at støtte passende uddannelsesprogrammer og udvikle beredskabsplaner samt stille sikkerhedsløsninger til rådighed for deres kunder som del af deres tjenester."

– ***Roaming på offentlige mobiltelefonnet***

Rådet havde på baggrund af et spørgeskema fra formandskabet en orienterende drøftelse om et forslag til forordning om roaming på offentlige mobiltelefonnet i Fællesskabet og om ændring af direktiv 2002/21/EF om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester. Rådet noterede sig en statusrapport fra formandskabet (15759/06) om det arbejde, der er foregået på gruppeniveau.

Kommissionen vedtog forslaget i juli 2006 (11724/06 + ADD 1 + ADD 2). Formålet med udkastet til forordning er at sikre, at brugere af offentlige mobiltelefonnet under rejse i Fællesskabet ikke betaler for høje takster for internationale roamingtjenester, når de foretager og modtager opkald, hvorved der opnås et højt forbrugerbeskyttelsesniveau, samtidig med at konkurrencen mellem mobiloperatørerne sikres. De takster, brugerne af offentlige mobiltelefonnet betaler for roamingtjenester under rejse i Fællesskabet, bør ikke uberettiget være højere end de takster, der skal betales, når de foretager opkald i deres hjemland. Den ordning, der er valgt til at opfylde dette formål, er at anvende beskyttede maksimumstakstgrænser på jordbaserede mobiltelefonoperatører i Fællesskabet for levering af roamingtjenester for taletelefoniopkald mellem medlemsstaterne på detail- og engrosniveau.

Formandskabet drog følgende konklusioner af drøftelserne: der er generel enighed om, at regulerende indgriben er nødvendig for at bringe roamingtaksterne ned på et rimeligt niveau, og Kommissionens forslag er et skridt i den rigtige retning. Gennemsigtige priser kan også bidrage til at løse problemet. Det ville øge kundernes tilfredshed og derved også være en fordel for operatørerne. Gennemsigthed alene kan dog ikke løse problemet med høje roamingtakster; der er også brug for takstregulering. En sådan regulering skal indebære, at alle forbrugere kan drage fordel af hurtige og mærkbare takstnedsættelser. Det skal dog sikres, at konkurrencedygtigheden på markedet ikke bringes i fare. En takstregulering skal være klar og enkel, og operatørerne skal have mulighed for at foretage en smidig prisfastsættelse. Der er stadig behov for mere indgående drøftelser. Der findes forhåbentligt hurtigt en løsning sammen med Europa-Parlamentet, og Rådet vil støtte det kommende tyske formandskabs bestræbelser herpå.

Arbejdet med forslaget i Rådets forberedende organer fortsætter under det kommende tyske formandskab. Forhandlingerne med Europa-Parlamentet indledes også i begyndelsen af 2007 med henblik på at nå til enighed ved førstebehandlingen.

– ***Det indre marked for posttjenester i Fællesskabet***

Efter at Kommissionen havde forelagt sit forslag til direktiv om ændring af det nugældende postdirektiv 97/67/EF med henblik på fuld realisering af det indre marked for posttjenester i Fællesskabet, som Kommissionen vedtog den 18. oktober 2006, havde Rådet en indledende udveksling af synspunkter på grundlag af en rapport fra formandskabet (15761/06).

Kort beskrevet har forslaget (14357/06 + ADD 1 + ADD 2) til formål at indføre et indre marked for posttjenester ved at afskaffe ene- og særrettigheder i postsektoren og bekræfte tidsplanen for markedsåbning som fastlagt i det nuværende direktiv, sikre alle brugere i alle EU-lande et fælles mål af tjenester, der er omfattet af befordringspligt, og fastsætte harmoniserede principper for reguleringen af postsektoren på et åbent marked; forslaget sigter derudover mod at mindske andre hindringer for, at det indre marked kan fungere.

Formålet med udvekslingen af synspunkter var at skabe et grundlag for en hurtig og konstruktiv lovgivningsproces og bidrage til at indkredse de vigtigste punkter, som Rådets forberedende organer skal se nærmere på, når de skal drøfte forslaget mere indgående.

SKIBSFART**– Nærskibsfart - Rådets konklusioner**

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"RÅDET,

SOM HENVISER TIL

- 1) Kommissionens program fra 2003 til fremme af nærskibsfarten og Kommissionens meddelelse om midtvejsevalueringen af dette program
- 2) Kommissionens meddelelse om midtvejsevalueringen af hvidbogen om transportpolitikken
- 3) Kommissionens meddelelse om godslogistik
- 4) formandskabets konklusioner om nærskibsfart, som Den Europæiske Unions transportministre vedtog på mødet den 10. juli 2004 i Amsterdam
- 5) de konklusioner, der blev vedtaget på ministerkonferencen om motorveje til søs den 24. januar 2006 i Ljubljana
- 6) høringerne om nærskibsfart i 2005 og 2006,

MENER, at fremme af nærskibsfarten bidrager til at nå Lissabon-strategiens mål og til at begrænse de skadelige virkninger af den hurtige vækst i vejtransporten af tungt gods, øger og forbedrer sammenhængskraften i Fællesskabet, bl.a. ved at skabe flere forbindelser til fjerntliggende områder og øer, lande, der er afhængige af søtransport og de omkringliggende områder, og mellem områder adskilt af naturlige barrierer,

ANERKENDER den positive udvikling inden for nærskibsfarten i de seneste år,

UNDERSTREGER, at det er vigtigt for Den Europæiske Union og medlemsstaterne at fortsætte arbejdet med at lette og forenkle driftsbetingelserne for nærskibsfarten,

ANERKENDER, at de satsningsområder, der foreslås i Kommissionens program til fremme af nærskibsfarten, er et skridt i den rigtige retning, og SER MED TILFREDSHED på de betydelige forbedringer og væksten i nærskibsfarten,

NOTERER SIG, at nærskibsfarten spiller en vigtig rolle i Europas transportsystem, både individuelt og kombineret med andre transportformer,

ERINDRER OM, at det kan være til gavn for nærskibsfarten, hvis der lægges vægt på fragtlogistik,

FINDER, at de fleste af satsningsområderne i Kommissionens program til fremme af nærskibsfarten bør videreføres og tilpasses som foreslået i midtvejeevalueringen af programmet for yderligere at forbedre forudsætningerne for denne transportform,

UDTRYKKER TILFREDSHED med de fremskridt, der er gjort med de projekter for motorveje til søs, som er under udvikling i mellem medlemsstaterne,

UNDERSTREGER imidlertid, at der stadig er en række hindringer for den yderligere udvikling af nærskibsfarten, for eksempel: 1) nærskibsfarten er stadig underlagt komplekse administrative procedurer, især anvendelsen deraf, 2) denne transportform er endnu ikke fuldt ud integreret i den intermodale dør-til-dør-logistikkæde, der også omfatter bestemmelsessteder inde i landet, og 3) den kræver stor effektivitet i havnene samt lettere adgang dertil og udvikling af transportforbindelser til oplandet,

ER DERFOR ENIGT OM, at medlemsstaterne, Kommissionen og sektoren bør øge deres bestræbelser for at forbedre driftsbetingelserne for nærskibsfarten og gøre den mere attraktiv, især på følgende områder:

1. Lovgivningsmæssige rammer

- De nuværende lovgivningsmæssige rammer for nærskibsfarten kunne strømlines yderligere for at styrke den samlede effektivitet under hensyn til Lissabon-strategiens principper og bedre lovgivning

- Da nærskibsfarten inden for Fællesskabet er underlagt tunge administrative procedurer, bør de nuværende procedurer strømlines og forenkles
- For at skabe lige vilkår bør harmonisering og indbyrdes tilnærmelse af forskellige anvendelser af Fællesskabets toldregler i de forskellige medlemsstater fortsætte
- Der bør søges pragmatiske løsninger med hensyn til sikkerhedsprocedurer, således at de hæmmer nærskibsfarten mindst muligt, som f.eks. alternative sikringsaftaler eller tilsvarende sikringsordninger som omhandlet i forordning (EF) nr. 725/2004, og foranstaltninger vedrørende ro-ro-skibe som omhandlet i direktiv 2005/65/EF
- Nærskibsfarten er energieffektiv og generelt mindre skadelig for miljøet end andre transportformer. For at opretholde nærskibsfartens miljøvenlige image og nytteværdi er det ikke desto mindre bydende nødvendigt at fortsætte med at tilstræbe miljømæssige forbedringer, især med hensyn til SOx, NOx og partikler. Med henblik herpå bør arbejdet intensiveres i de relevante fora, især i IMO.

2. Udvikling og fremme

- Fremme af nærskibsfarten på fællesskabsplan og på medlemsstatsplan bør fortsættes. Rammerne i form af konceptet motorveje til søs, de nationale centre til fremme af nærskibsfarten og deres europæiske nærskibsfartsnetværk (ESN - European Short Sea Network) og nærskibsfartens kontaktpunkter bør udnyttes fuldt ud. Fremme bør aktivt rettes mod alle relevante aktører i dør-til-dør-logistikkæden, der også omfatter bestemmelsessteder inde i landet
- Centrene til fremme af nærskibsfarten og deres europæiske nærskibsfartsnetværk har ydet et betydeligt bidrag til fremme af nærskibsfarten og dens vækst. De bør styrkes yderligere i deres arbejde, så det sikres, at de fortsat kan fungere effektivt
- Gennemførelsen af fællesskabsprogrammer som f.eks. Marco Polo eller det transeuropæiske transportnet, herunder motorveje til søs, bør fortsætte mere intensivt

- Fremme af nærskibsfarten bør især videreføres med indtrængende opfordringer til markedsspillere om at integrere den nærmere i hele logistikforsyningskæden, bl.a. ved at udvikle havne som strategiske knudepunkter, forbindelser til oplandet samt tjenester
- Havnene bør som effektive og velfungerende knudepunkter for omladning mellem land- og søtransport styrke og forbedre deres tjenester for nærskibstrafikken; arbejdet med at sikre tjenester af høj kvalitet og ubegrænset og effektiv adgang til havne fra hav og opland bør videreføres
- Fremme og implementering af nærskibsfarten og motorveje til søs bør tage hensyn til særlige omstændigheder og forhold i forskellige maritime områder og regionerne i oplandet
- Motorveje til søs bør udvikles yderligere som integrerede nærskibsfartsløsninger, der omfatter koordinering og samarbejde mellem alle aktører, private og/eller offentlige, i dør-til-dør-transportlogistikkæden, der også omfatter bestemmelsessteder inde i landet. Velfungerende godsstrømme er absolut nødvendige for, at motorveje til søs bliver en levedygtig mulighed
- Arbejdet med at gøre motorveje til søs mere operationelle er igangsat og bør intensiveres. De første motorveje til søs, som er finansieret over programmet for EF-tilskud til TEN-T, kan tages i brug i 2010. Til det formål bør der foretages analyser af projekterne, og der bør skabes overblik over de disponible finansielle ressourcer
- Forskning og udvikling i den maritime sektor bør fokusere på sikrere, renere og mere effektive skibe, lasthåndteringsteknologi, terminaler, havneoperationer, logistik og miljøforbedringer inden for søtransport.

3. Samarbejde mellem medlemsstaterne og Europa-Kommissionen

- Tidstro systemer til fartøjsovervågning og positionsbestemmelse i forbindelse med søtransport i de europæiske farvande vil bidrage til at forbedre udbyttet af nærskibsfarten. Samtidig vil den teknologiske udvikling bidrage til at forbedre sikkerheden til søs, reducere miljørisikoen og forbedre overvågningen af miljøhændelser til søs. Galileos avancerede kapacitet kan bidrage til at gøre denne transportform højtydende

- En kvikskranke for forelæggelse af administrative dokumenter og "one-stop forvaltningsskops" for fysiske tjek ville yde et vigtigt bidrag til at gøre nærskibsfarten effektiv og minimere de administrative byrder. Elektronisk toldbehandling bør, når det er nødvendigt, anvendes i hele Fællesskabet
- Kommissionen kunne i samarbejde med medlemsstaterne undersøge, hvordan oplysningerne i bevillingerne til fast rutefart kan gøres let tilgængelige for alle berørte parter, og hvordan nytteværdien af instrumentet bevillinger til fast rutefart kan forbedres
- Arbejdet med at identificere og fjerne de flaskehalse, der lægger hindringer i vejen for nærskibsfarten og de efterfølgende forbindelser til oplandet, har været en succes og bør videreføres sammen med udbredelsen af bedste praksis. Alle, som på en eller anden måde er berørt af nye flaskehalse, bør opfordres til at indberette dem i forbindelse med flaskehalsundersøgelsen, således at der kan findes andre løsninger mellem sektoren, medlemsstaterne og Kommissionen
- For at gøre det lettere at overvåge udviklingen af nærskibsfarten, bør de statistiske oplysninger vedrørende søtransport yderligere udvikles,

FORESLÅR, at overvågningen af gennemførelsen af programmet til fremme af nærskibsfarten fortsættes, og at programmet revideres regelmæssigt,

UNDERSTREGER, at overvågningen af programmet og eventuelle revisioner bør foregå i tæt samspil mellem Kommissionen, medlemsstaterne, de nationale centre til fremme af nærskibsfarten og de kredse, der repræsenterer transportbrugerne og tjenesteyderne."

– **Havnestatskontrol**

Under hensyntagen til de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af Paris-memorandummet¹ og i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet til enighed om en generel indstilling til forslaget til direktiv om havnestatskontrol (omarbejdet udgave) (5632/06). Den maltesiske delegation oplyste, at den ville stemme imod.

Forslaget blev forelagt Rådet i januar 2006. Forslaget, der er et ud af syv forslag i Kommissionens tredje pakke om sikkerhed til søs, har til formål at omarbejde successive ændringer til direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol i en konsolideret tekst samt forenkle eller ændre visse bestemmelser med henblik på at styrke effektiviteten og kvaliteten af de inspektioner på skibe, som havnestaten foretager i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion.

Med dette direktiv indføres en ny inspektionsordning, der har til formål at sikre, at 100% af de skibe, der anløber medlemsstaternes havne, inspiceres. Inspektionerne skal fokusere på substandard-fartøjer, der skal kontrolleres oftere, mens byrden lettes for fartøjer af høj kvalitet.

Ministrenes drøftelse tog udgangspunkt i et forslag fra formandskabet, der især drejede sig om følgende spørgsmål:

- *direktivets anvendelsesområde* - medlemsstaterne skal inspicere ethvert skib og dets besætning, der anløber en af medlemsstatens havne eller ligger for anker i et område under en af disse havnes jurisdiktion med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn;

¹ Paris-aftalememorandummet består af 25 deltagende søfartsmyndigheder og omfatter de europæiske kyststaters farvande og det nordøstlige Atlanterhav fra Nordamerika til Europa. Det sigter mod at eliminere anvendelsen af substandard-skibe ved hjælp af et harmoniseret havnestatskontrollsystem. Der foretages inspektioner om bord på udenlandske fartøjer i havne, der er omfattet af memorandummet, så det sikres, at fartøjerne opfylder internationale sikkerheds- og miljøstandarder, og at besætningsmedlemmerne har passende leve- og arbejdsvilkår. Canada, Kroatien, Island, Norge og Den Russiske Føderation er medlemmer af aftalememorandummet, medens Fællesskabets indlandsstater ikke er medlemmer. Cypern, Litauen og Malta blev fuldgældige medlemmer af aftalememorandummet den 9.maj 2006.

- *fleksibilitetsmekanisme i forbindelse med inspektioner* - medlemsstaterne får lov til at forbigå en lille procentdel af inspektionerne, nemlig inspektioner af 5% af skibe med højrisikoprofil og 10% af andre skibe. De skal dog fokusere specielt på skibe, der sjældent anløber Fællesskabets havne. Endvidere kan medlemsstaterne under særlige forhold udsætte inspektionen med 15 dage;
- *adgangsforbud* - skibe, der ved flere lejligheder har vist sig ikke at overholde de internationale sikkerheds-, sundheds- og miljøstandarder, vil få forbud mod adgang til medlemsstaternes havne. Som kriterium for en sådan foranstaltning evalueres skibets præstation i forhold til flagstatens præstation, bestemt på grundlag af de sorte, grå og hvide lister over flagstater, som er etableret af Paris MOU. Som et yderste skridt mod substandard-skibe kan det besluttet på ubestemt tid at forbyde adgang til havne i Fællesskabet. Hvis skibet imidlertid opfylder en række betingelser, kan adgangsforbuddet hæves efter 36 måneder. Blandt de betingelser, der skal opfyldes, er, at skibet ikke må føre et flag, der tilhører en stat, som er på den sorte eller grå liste etableret af Paris MOU, at det er klassificeret af en EU-anerkendt organisation, og at det administreres af et rederi med høj præstation;
- *dato for gennemførelsen* - kompleksiteten i det nye inspektionssystem nødvendiggør en intensiv forberedelse fra medlemsstaternes side. Direktivet tages derfor i anvendelse af samtlige medlemsstater på samme dag efter en gennemførelsesperiode på 36 måneder.

Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse forventes at foreligge i april 2007.

– ***Erstatningsansvar ved ulykker i forbindelse med passagerskibsfart***

Rådet noterede sig en statusrapport om et forslag til forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje (15894/06).

Kommissionen fremsendte sit forslag (6827/06) til Rådet i februar 2006 som en del af tredje søfartspakke¹, der kan ses som en videreførelse af bestræbelserne for at forbedre sikkerheden til søs under første og anden søfartspakke.

Udkastet til forordning tager sigte på at fastsætte en fællesskabsordning for ensartet erstatningsansvar i forbindelse med befordring af passagerer ad søvejen og indre vandveje.

Med sigte herpå indarbejder forordningen Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage som ændret ved protokollen af 2002 i fællesskabslovgivningen. Forslaget udvider desuden Athen-konventionens anvendelsesområde til også at omfatte søtransport i de enkelte medlemsstater samt international og indenlandsk transport ad indre vandveje.

Arbejdet med forslaget i Rådets forberedende organer fortsætter under det kommende tyske formandskab.

¹ De andre forslag i denne pakke er:

- et forslag til direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater (dok. 6843/06)
- et forslag til direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed (omarbejdning) (dok. 5912/06)
- et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (dok.5171/06)
- et forslag til direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF (dok.6436/06)
- et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti (dok.5907/06)
- et forslag til direktiv om havnestatskontrol (5632/06).

– ***Konvention om søfarendes arbejdsstandarder***

I afventen af Europa-Parlamentets vedtagelse af en udtalelse nåede Rådet til enighed om en generel indstilling til forslaget til beslutning om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) 2006-konvention om søfarendes arbejdsstandarder.

2006-konventionen om søfarendes arbejdsstandarder blev vedtaget i februar 2006 på søfartsdelen af 94. samling i den internationale arbejdskonference. Denne konvention er et væsentligt bidrag til skibsfartssektoren på internationalt plan, fordi den fremmer rimelige leve- og arbejdsvilkår for søfarende og mere lige konkurrencevilkår for operatører og skibsredere.

Kommissionen forelagde ovennævnte forslag i juni 2006 (10900/06). Formålet med udkastet til Rådets beslutning er at bemyndige medlemsstaterne til at ratificere 2006-konventionen om søfarendes arbejdsstandarder, da nogle af dens dele hører under Det Europæiske Fællesskabs og andre under medlemsstaternes kompetence, og da Det Europæiske Fællesskab som sådant ikke er medlem af ILO eller part i konventionen. Desuden fastlægger beslutningsudkastet udgangen af 2010 som en mulig frist for medlemsstaterne ratifikation af konventionen.

Europa-Parlamentets udtalelse forventes at foreligge i marts 2007.

INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET

Galileo

– a) *Forhandlingerne om koncessionsaftalen*

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om, hvor langt forhandlingerne om koncessionsaftalen med koncessionsindehaveren for det globale satellitnavigationssystem (GNSS) er kommet. Forhandlingerne ledes af fællesforetagendet Galileo, der afløses af Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed fra 1. januar 2007.

Det er meningen, at der skal opnås enighed om aftalens centrale elementer inden årets udgang, og Kommissionen vil oplyse Rådet og Europa-Parlamentet om udfaldet af forhandlingerne og give dem en detaljeret og begrundet analyse, der forklarer risikodelingen og fordelingen af de vigtigste rettigheder og forpligtelser mellem den private og den offentlige sektor.

– b) *Forbindelser med tredjelande*

Rådet noterede sig Kommissionens forelæggelse af et udkast til horisontalt mandat, der foreslår mulige regler for tredjelandes deltagelse i Galileo-programmet, især i Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed, samt en liste over mulige samarbejdsområder.

– c) *Grønbog om satellitnavigationsapplikationer*

Rådet noterede sig Kommissionens oplysninger om den grønne bog om satellitnavigationsapplikationer, der blev vedtaget den 8. december 2006 (16540/06).

Formålet med grønbogen er at indlede en drøftelse om, hvad den offentlige sektor kan gøre for at skabe de rette politiske og retslige rammer til støtte for udviklingen af satellitnavigationsapplikationer ud over den økonomiske støtte til forskning og udvikling af infrastruktur. Den skal inspirere til nye idéer fra industrien, de offentlige myndigheder, forbrugergrupper eller forbrugerne selv til at opstille konkrete mål og få fastlagt de mest hensigtsmæssige foranstaltninger vedrørende GNSS fra den offentlige sektors side.

I september 2007 vil Kommissionen fremlægge en analyse af resultaterne af drøftelsen ledsaget af en handlingsplan med de praktiske foranstaltninger, der skal foreslås fra 2008.

Godslogistik i Europa - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

1. som henviser til:

- den fornyede Lissabon-strategi for vækst og beskæftigelse og den reviderede strategi for bæredygtig udvikling
- *Kommissionens* meddelelse "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken"
- *konsultationerne* om godslogistik i 2006,

2. og som tager følgende i betragtning:

- globaliseringen af produktionen og de tilsvarende forsyningskæder øger behovet for avanceret logistik, både inden for Europa og i Europas internationale forretningsrelationer
- et velfungerende logistiksystem, der gør effektiv brug af alle transportformer både individuelt og kombineret, er vigtigt for at øge den europæiske konkurrenceevne og velstand samt sikkerhed og for at fremme en bæredygtig udvikling ved at reducere de negative eksterne virkninger af transport som f.eks. forurening, klimaændringer, trafikføer, støj og energiafhængighed
- logistik kan bidrage til at øge samhørigheden og forbedre forbindelserne til fjerntliggende områder og øer
- effektiv logistik gør det muligt at udnytte knap transportinfrastrukturkapacitet bedre
- der mangler *pålidelige* statistiske oplysninger om logistik, hvilket gør det umuligt at følge udviklingen inden for godslogistikken og vurdere virkningen af politiske foranstaltninger,

3. HILSER Kommissionens meddelelse "Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet" VELKOMMEN
4. UNDERSTREGER, at udvikling af godslogistik først og fremmest er et anliggende for industrien, idet myndighederne har en rolle at spille i forbindelse med tilvejebringelsen af favorable betingelser for effektivitet, innovation og vækst; forslag til en indsats på fællesskabsplan bør understøttes af systematiske konsekvensvurderinger, navnlig med fokus på følgerne for den internationale konkurrenceevne
5. ANERKENDER, at det for at fremme udviklingen af godslogistik er nødvendigt, at de offentlige myndigheder samarbejder på alle relevante niveauer - europæisk, nationalt og lokalt - i overensstemmelse med deres respektive beføjelser
6. ERKENDER, at der må integreres et logistikperspektiv i EU's transportpolitik og på andre politikområder og UNDERSTREGER i den forbindelse, at sammenhæng, hvor det er relevant, bør være et mål i logistiske løsninger i hele EU
7. UNDERSTREGER betydningen af topkvalitet inden for logistik for at bevare og forøge knowhow, færdigheder og job i Europa
8. STØTTER Kommissionens planer om i samråd med alle relevante berørte parter at udvikle en rammestrategi for godslogistik i Europa, der muliggør mere konkurrencedygtige logistiktjenester og passende miljømæssig og social bæredygtighed
9. TILSLUTTER SIG en tilgang med samordnet modalitet - dvs. effektiv brug af forskellige transportformer alene eller i kombination - for at udnytte transportsystemet i Europa optimalt, idet det samtidig erkendes, at det fortsat vil være nødvendigt at tilstræbe mere miljøvenlig transport, herunder omlægninger til mere miljøvenlige transportformer, hvor det er relevant
10. HILSER Kommissionens planer om at udarbejde en handlingsplan for godslogistik i 2007 VELKOMMEN

11. OPFORDRER KOMMISSIONEN til at tage hensyn til følgende ved udarbejdelsen af ramme-strategien og handlingsplanen:

der er behov for en detaljeret analyse, der inddrager alle berørte parter og tager behørigt hensyn til alle oplysninger, der er indhentet tidligere, blandt andet fra flaskehalsundersøgelsen for nærskibsfart, for at få indkredset de væsentligste hindringer for en hurtigere udvikling af godslogistikken i Europa. Ud over en sådan flaskehalsundersøgelse for godslogistik bør udveksling af god praksis og deling af knowhow fremmes. Dette arbejde bør udføres af repræsentanter for branchen, arbejdsmarkedets parter, andre relevante berørte parter og medlemsstaterne

anvendelsen af informations- og kommunikationsteknologi (ikt) og intelligente transportsystemer i forsyningskæden bør fremmes yderligere og prioriteres højt. Eventuelle initiativer bør fokusere på kommunikationsteknologi anvendt mellem administrationer og private parter og mellem administrationerne indbyrdes og bør geares til interoperabilitet samt fælles meddelelsessystemer og identifikation med en åben ikt-arkitektur. Desuden skal godslogistik fortsat være en forskningsprioritet under 7. rammeprogram

- a) det globale satellitnavigationssystem Galileos avancerede positioneringssystem vil give mulighed for bedre logistiktjenester og bedre transportstyring, herunder tracking/sporing, og derved støtte gode resultater i forsyningskæderne for alle transportformer
- b) det vil være stærkt medvirkende til at gøre logistikstrømmene, især de multimodale strømme, mere effektive, hvis man kun skal henvende sig ét sted for at indgive administrative dokumenter, og hvis der er en administrativ enhedsbetjening med henblik på fysiske tjeck
- c) fremme af uddannelse og livslang læring er afgørende for at sikre en innovativ godslogistiksektor af høj kvalitet. Med henblik på at lette adgangen til logistikerhvervet og øge mobiliteten for logistikarbejdere i Europa kan mulighederne for foranstaltninger til forbedring af den gensidige anerkendelse af kvalifikationer undersøges, hvis sådanne foranstaltninger klart vil give ekstra fordele, herunder også for så vidt angår praktiske job på lavere niveauer

- d) med henblik på systematisk overvågning af godslogistikken, især med hensyn til effektiviteten af det europæiske marked for logistiktjenester, og med henblik på at tilvejebringe grundlaget for informerede politikafgørelser bør der udvikles egnede metoder og indikatorer, så vidt muligt på grundlag af tilgængelige statistiske oplysninger. Desuden er benchmarks for godslogistik, der eventuelt indebærer minimale administrative procedurer, vigtige for at muliggøre en ensartet vurdering af præstationerne på logistikområdet
- e) infrastrukturen skal i de kommende år absorbere stigende mængder trafik. Dette kræver ikke blot, at der anlægges ny infrastruktur, navnlig i forbindelse med det transeuropæiske transportnet, med anvendelse af offentlige og private midler, men også at den nuværende infrastruktur udnyttes optimalt, bl.a. ved at forbedre interoperabiliteten. Effektive og bæredygtige logistiske løsninger som f.eks. infrastrukturtrafikstyrings- og kontrolsystemer for alle transportformer og sammenkoblede informationssystemer mellem disse bør fremmes, da de kan øge nettenes kapacitet. For at fordele byrden mere jævnt på infrastrukturen vil samarbejdet mellem transportformerne desuden skulle forbedres
- f) avancerede logistikløsninger forbedrer alle transportformers effektivitet. Moderne systemer til tracking/sporing og styring af søtrafikken i europæiske farvande vil øge skibsfartens konkurrenceevne, bl.a. ved at gøre det teknologisk muligt at reducere antallet af individuelle kontroller i ren EU-intern handel. Endvidere fortjener luftfragtlogistik opmærksomhed på grund af dens voksende betydning
- g) med henblik på at muliggøre yderligere udvikling af logistiktjenester, der omfatter flere transportformer, er infrastrukturforbindelser af særlig betydning. I den forbindelse er det særlig vigtigt, at omskibningsfaciliteterne, herunder intermodale terminaler, havne og lufthavne, tilskyndes til at anvende avanceret informatik. Med henblik på at øge lasthåndteringskapaciteten og -hastigheden og reducere omkostningerne bør ny lasteteknologi og lasthåndtering endvidere fremmes. Endelig kan det undersøges yderligere, hvorledes det eksisterende netværk af Shortsea Promotion Centres (centre til fremme af nærskibsfart) kan bruges til fremme af multimodale logistikløsninger, også for transportkæder inde i landet
- h) foranstaltninger til forøgelse af interoperabiliteten, sikring af åben adgang baseret på den vedtagne fællesskabslovgivning og reduktion af forsinkelser forårsaget af blandet gods- og passagertrafik bør sikre, at jernbanenettet i hele Europa har tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme efterspørgslen efter jernbanegodstjenester; dette bør prioriteres i de vigtige nord/syd- og øst/vest-korridorer

- i) bestemmelserne om køretøjers og lasteenheders dimensioner bør afspejle behovene for avanceret logistik, samordnet modalitet og bæredygtig mobilitet under hensyntagen til trafiksikkerhed, sikker og effektiv brug af vejinfrastrukturen, navnlig med henblik på at reducere antallet af tomme lastbiler, samt infrastrukturbegrænsningerne i medlemsstaterne og konsekvenserne for andre transportformer. For at klare problemerne i forbindelse med den hurtige vækst i den nationale og internationale gods-transport er det derfor nødvendigt med indgående undersøgelser af allerede tilgængelige og nye tekniske løsninger, der bl.a. gør det muligt at transportere mere gods, og nogle af disse løsninger undersøges i øjeblikket i forbindelse med igangværende pilotprojekter. Med henblik på at fremme gnidningsløs brug af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde kan anvendelsen af kompatible lasteenheder, der letter effektiv godstransport, desuden undersøges under behørig hensyntagen til den globale godstransportkontekst.

- 12. UNDERSTREGER den betydning, som en nøje samordning mellem udarbejdelsen af handlingsplanen og udarbejdelsen af rammestrategien for godslogistik har for en konkurrencedygtig og bæredygtig europæisk logistiksektor
- 13. UNDERSTREGER både med hensyn til rammestrategien og handlingsplanen og de forskellige foranstaltninger deri betydningen af at fortsætte interaktionen med logistiksektoren og arbejdsmarkedets parter og konstant samarbejde med medlemsstaterne; FORESLÅR i denne forbindelse, at Kommissionen får bistand fra en gruppe på højt plan,

OPFORDRER MEDLEMSSTATERNES OG LOGISTIKSEKTOREN

- 14. til aktivt at bidrage til udviklingen af handlingsplanen for logistik og rammestrategien for logistik
- 15. til aktivt at udveksle og formidle bedste praksis,

OPFORDRER LOGISTIKSEKTOREN

- 16. til at øge sine bestræbelser på at videreudvikle godslogistikken, herunder foretage de nødvendige investeringer i infrastruktur og menneskelige ressourcer."

LANDTRANSPORT

– *Eftermontering af spejle på tunge lastvogne*

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet til enighed om en fælles indstilling til et forslag til direktiv om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet.

Kommissionen fremsendte ovennævnte forslag til Rådet i oktober 2006 (13869/06 + ADD 1, ADD 2). Direktivudkastet har til formål at beskytte bløde trafikanter som fodgængere, cyklister og motorcyklister, der er særlig udsatte for den fare, der opstår i forbindelse med den blinde vinkel, som lastvogne har i passagersiden.

Det foreslåede direktiv er en midlertidig foranstaltning, der tager sigte på at forbedre det indirekte udsyn fra eksisterende tunge lastvogne. I henhold til direktiv 2003/97/EF¹ er anvendelsen af forbedrede spejle på nye lastvogne obligatorisk fra 2006/2007. Ifølge dette direktiv skal nye tunge erhvervskøretøjer på over 3,5 t være udstyret med blindvinkelspejle fra næste år. De eksisterende tunge lastvogne bliver imidlertid ikke omfattet af denne lovgivningsmæssige foranstaltning. Det betyder, at direktiv 2003/97/EF ikke finder anvendelse på 5 mio. tunge lastvogne, der i dag er i brug i Det Europæiske Fællesskab.

Kommissionen foreslår derfor, at kravene vedrørende det indirekte synsfelt langs køretøjets side udvides til at omfatte den eksisterende vognpark af tunge lastvogne. Hvis der opstår tekniske vanskeligheder med hensyn til at opfylde kravene, giver det foreslåede direktiv mulighed for en vis fleksibilitet, så synsmyndighederne undtagelsesvis kan godkende alternative løsninger.

Kommissionen anslår, at eftermontering af blindvinkelspejle på de eksisterende tunge lastvogne vil kunne redde mere end 1 200 menneskeliv på de europæiske veje fra nu af og frem til 2020. Udgifterne til eftermontering af spejle vil på indeværende tidspunkt i princippet ikke udgøre nogen meget stor økonomisk byrde og skønnes at beløbe sig til mellem 100 og 150 EUR.

I modsætning til Kommissionens forslag, der foreslår at gøre eftermontering obligatorisk for alle lastvogne, der er under ti år gamle, nåede Rådet til enighed om, at et udkast til direktiv skal gælde for lastvogne indregistreret efter den 1. januar 2000. Medlemsstaterne vil have tre år efter direktivets ikrafttræden (tyvendedagen efter offentliggørelsen i EUT) til at opfylde alle dets bestemmelser.

Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse forventes at foreligge i april 2007.

¹ EUT L 25 af 29.1.2004, s. 1. Ændret ved Kommissionens direktiv 2005/27/EF (EUT L 81 af 30.3.2005, s. 44).

LUFTFART

Eksterne forbindelser

– a) *Forhandlinger mellem EU og Ukraine om en luftfartsaftale*

Rådet bemyndigede Kommissionen til at indlede forhandlinger med Ukraine om en omfattende luftfartsaftale. Aftalen skal sigte på at integrere den ukrainske luftfartssektor i et større europæisk luftfartsområde.

– b) *Forhandlinger mellem EU og USA om en luftfartsaftale*

Kommissionen informerede Rådet om den seneste udvikling i forbindelse med udkastet til en luftfartsaftale med USA, efter at det amerikanske transportministerium for nylig har besluttet at opgive at gå videre med regelfastsættelsen vedrørende den faktiske kontrol med de amerikanske luftfartselskaber.

Rådet gav udtryk for dyb skuffelse og beklagelse over denne beslutning, da en ændring af USA's politik i forbindelse med ejerskab og kontrol har været betragtet som en væsentlig faktor, før man kan gå videre med aftalen.

Rådet bekræftede på ny sit tilsagn om at ville sikre en historisk og omfattende luftfartsaftale mellem EU og USA for en første fase; aftalen skal øge retssikkerheden og erstatte de eksisterende bilaterale aftaler.

Med henblik herpå og på baggrund af USA's forslag anmodede Rådet Kommissionen om snarest muligt at indlede hastekonsultationer med USA for at søge elementer, der kan bruges til at genoprette en form for ligevægt mellem de forskellige interesser. Kommissionen skal aflægge rapport til Rådet (transport) i marts 2007 om de resultater, der er opnået i denne vigtige sag.

– **c) Overflyvning af Sibirien**

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om de resultater af forhandlingerne mellem EU og Den Russiske Føderation, der blev opnået i forbindelse med topmødet mellem EU og Rusland den 24. november i Helsingfors.

Rådet hilste forhandlingsresultaterne velkommen og så med tilfredshed på det russiske transportministeriums vilje til at øge overflyvningsfrekvenserne i bilaterale forhandlinger med EU-medlemsstaterne.

Rådet hilste også velkommen, at aftalen giver mulighed for at styrke luftfartsforbindelserne mellem EU og Rusland, navnlig på områderne luftfartssikkerhed og lufttrafikstyring.

Rådet anmodede Kommissionen om at forelægge forslag med henblik på indgåelse og vedtagelse af aftalen snarest muligt.

I den forbindelse noterede Rådet sig vigtigheden af at indføre en udligningsmekanisme for at undgå mulig konkurrenceforvridning på transsibiriske ruter mellem EU-luftfartsselskaber i overgangsperioden. Det bør sikres, at kun EU-luftfartsselskaber, der er omfattet af en sådan mekanisme, kan flyve på disse ruter.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet til enighed om en generel indstilling til et forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.

Kommissionens forslag (14903/05) blev forelagt TTE-Rådet den 5. december 2005. Det har til formål at indføre nye ansvarsområder under Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) (*EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1*).

I henhold til ovennævnte forordning fik agenturet certificerings- og regelfastsættelsesansvar med hensyn til luftdygtighed. Kommissionens forslag tilsigter at tillægge EASA nye ansvarsområder, især: ansvar for certificering af flyvebesætninger, flyveoperationer og tilsyn med tredjelandes luftfartøjer i Fællesskabet.

Gruppen er nået til enighed om forskellige ændringer til Kommissionens forslag, der især vedrører følgende spørgsmål:

- *væsentlige krav til certificering, operationer og tredjelandes luftfartøjer* - der er foretaget ændringer af forordningens dispositive del og af nogle betragtninger for at mindske medlemsstaternes betænkeligheder med hensyn til de sikkerhedsmæssige virkninger af de foreslåede væsentlige krav hvad angår navnlig det foreslåede certifikat til piloter, der udfører fritidsflyvning, indholdet af reglerne for tredjelandsoperatørers ikke-erhvervsmæssige operationer i Fællesskabet og betingelserne for, at praktiserende læger kan virke som flyvelæger i henhold til national lovgivning;
- *vurderingsorganer* - i Kommissionens forslag fik vurderingsorganer tildelt rettighed til udstedelse af forskellige fællesskabsanerkendte godkendelser, navnlig på området certificering, men denne bestemmelse er taget ud af forslaget under forudsætning af, at dette ikke forhindrer de medlemsstater, der måtte ønske at indrømme organer inden for deres retsomsråde sådanne rettigheder, i at gøre dette;

- *nye certificeringsopgaver til EASA* - antallet af nye certificeringsopgaver, der gives til agenturet, er blevet reduceret i forhold til Kommissionens forslag. De nye certificeringsopgaver er stort set begrænset til certificering af tredjelands operatører, der flyver til og fra Fællesskabet, og til godkendelse af organisationer beliggende uden for medlemsstaternes område;
- *regelfastsættelse* - med hensyn til omfanget af regelfastsættelsen for tredjelandsoperatører er der indsat en ny bestemmelse for at præcisere kravene til tredjelandsoperatører, der benytter Fællesskabets lufthavne;
- *ledelse* - Kommissionen foreslog en række ledelsesmæssige ændringer for EASA, men de er blevet tilbagevist med den begrundelse, at de vil gribe ind i de egentlige ansvarsrelationer, der er i fællesskabsagenturerne. Gruppen har dog opretholdt Kommissionens forslag om at inddrage interesserede parter som observatører i bestyrelsen og har indført særlige bestyrelsesarbejdsgrupper til at bistå bestyrelsen ved udøvelsen af dens funktioner;
- *bilag* - bilagene til forslaget, som fastsætter de væsentlige krav, der skal anvendes på området flyveoperationer og certificering, er blevet finpudset.

Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse forventes at foreligge i februar 2007.

EVENTUELT– ***i2010 - den årlige konference***

Formandskabet orienterede Rådet om resultaterne af den årlige konference, der fandt sted den 28. september 2006 i Esbo, Finland (15433/06). Konferencen blev arrangeret af formandskabet i samarbejde med Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed (ENISA) om emnet "*På vej mod et allestedsnærværende europæisk informationssamfund*".

– ***Forvaltning af internettet***

Formandskabet orienterede Rådet om den seneste udvikling inden for forvaltning af internettet (15781/06), bl.a. EU-trojkaens møde med den amerikanske regering i juli, fornyelsen af den fælles aftale mellem ICANN og USA's handelsministerium samt det indledende møde i forummet for forvaltning af internettet (IGF). Mødet i IGF, der er et konkret resultat af det tilsagn, der blev givet på WSIS-topmødet i Tunis, fandt sted den 31. oktober – 2. november 2006 i Athen.

– ***Meddelelse fra Kommissionen om at få eCall tilbage på rette spor***

Kommissionen forelagde Rådet en meddelelse om at få eCall tilbage på rette spor, der blev vedtaget den 23. november 2006 (15932/06). Som led i initiativet om intelligente biler har industrien og den offentlige sektor i fællesskab opstillet en gennemførelsesplan, der sigter mod et fuldt fungerende eCall-system fra 2009. Som følge af den lange produktudviklingstid og de dermed forbundne omkostninger må bilindustrien have sikkerhed for, at der opbygges den nødvendige infrastruktur i medlemsstaterne, før den går ind i produktionsfasen for eCall-udstyr til biler.

Meddelelsen foreslår to parallelle aktionslinjer for at komme ud af det nuværende dødvande: medlemsstaterne skal give tilsagn inden midten af 2007, og der skal forhandles en aftale med industrien inden udgangen af 2007. Kommissionen agter selv at gennemføre en række foranstaltninger for at fremme indførelsen af eCall.

– ***Anvendelse af de nationale gratisnummerserier, der begynder med 116, udelukkende til tjenester af samfundsmæssig værdi***

Rådet noterede sig Kommissionens orientering om et udkast til beslutning om udelukkende at anvende de nationale gratisnummerserier, der begynder med 116, til harmoniserede numre bestemt til harmoniserede tjenester af samfundsmæssig værdi (16510/06).

I Kommissionens meddelelse "Strategiske mål 2005-2009 - Europa 2010: Et partnerskab for fornyelse i EU - Velstand, solidaritet og sikkerhed" (KOM (2005) 12 endelig) og efterfølgende i Kommissionens meddelelse "Mod en EU-strategi for børns rettigheder" (KOM (2006) 367 endelig) er børns rettigheder en af de højeste prioriteter. En væsentlig, meget konkret og presserende udmøntning af denne prioritet er fastlæggelsen af ét enkelt europæisk telefonnummer for forsvundne børn.

At reservere et sådant nummer er led i et bredere projekt for medlemsstaterne, der skal anvende de nationale gratisnummerserier, der begynder med 116, udelukkende til tjenester af samfundsmæssig værdi.

Et udkast til Kommissionens beslutning er under forberedelse baseret på artikel 10, stk. 4, i rammedirektivet¹. Det foreslås heri udelukkende at anvende de nationale nummerserier, der begynder med 116, til harmoniserede numre bestemt til harmoniserede tjenester af samfundsmæssig værdi i Europa. Kommissionen foreslår at medtage ét enkelt nummer for forsvundne børn i udkastet til beslutning. Dette beslutningsudkast vil snart blive forelagt på et ekstraordinært møde i Kommunikationsudvalget med henblik på en udtalelse (forskriftsudvalgsprocedure, der kræver kvalificeret flertal). Under hensyntagen til Europa-Parlamentets kontrolperiode vil denne procedure gøre det muligt for Kommissionen at vedtage beslutningen i begyndelsen af februar.

Formandskabet konkluderede, at dette er et vigtigt spørgsmål, hvor samarbejde på EU-plan kan udrette meget. Formandskabet opfordrede medlemsstaterne til at bidrage positivt, når sagen skal drøftes yderligere i de relevante instanser.

– ***Transportdialogen mellem EU og Rusland***

Rådet noterede sig Kommissionens orientering om transportdialogen mellem EU og Rusland.

– ***Ministerkonference om "Innovative tiltag vedrørende færdselssikkerhed"***

Formandskabet og den italienske delegation orienterede Rådet om resultaterne af transportministrenes konference om "Innovative tiltag vedrørende færdselssikkerhed", der fandt sted den 3.-4. november 2006 i Verona (16091/06).

¹ Direktiv 2002/21/EF, EFT L 108 af 24.4.2002, s. 33.

I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

I tilknytning til Rådets samling blev følgende aftaler undertegnet:

- aftale om visse aspekter af lufttrafik med Marokko
- Euro-Middelhavs-luftfartsaftale med Marokko
- samarbejdsaftale med Marokko om et civilt globalt satellitbaseret navigationssystem;

ligesom følgende protokol blev undertegnet:

- protokol om gennemførelse af Alpe-konventionen på transportområdet.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**TRANSPORT****Galileo**

- a) Forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation

Rådet vedtog en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (14033/06).

Formålet med forslaget er at sætte Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed i stand til at fuldføre Galileo-programmets udviklingsfase efter afviklingen af fællesforetagendet Galileo.

- b) Fællesforetagendet Galileo

Rådet vedtog en forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 876/2002 om oprettelse af fællesforetagendet Galileo (14458/06).

Formålet med forordningen er at ændre fællesforetagendet Galileos vedtægter for at fastsætte, at foretagendet indstiller sine aktiviteter den 31. december 2006. Det supplerer endnu et forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om oprettelse af Den Europæiske Tilsynsmyndighed for GNSS (det globale satellitnavigationssystem), der sikrer, at Galileo-programmets udviklingsfase afsluttes af tilsynsmyndigheden. Alle fællesforetagendet Galileos aktiviteter vil på den måde blive overtaget af tilsynsmyndigheden ved udgangen af 2006.

Galileo - samarbejdsaftale med Marokko

Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse af samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) mellem Det Europæiske Fællesskab og Marokko, der har til formål at fremme, lette og forbedre samarbejdet mellem parterne inden for rammerne af Europas og Marokkos bidrag til GNSS.

Samarbejdet inden for satellitbaseret navigation og tidsbestemmelse omfatter følgende områder: videnskabelig forskning, industriel produktion, uddannelse, anvendelse, tjeneste- og markedsudvikling, handel, frekvensspørgsmål, integritetsspørgsmål, standardisering og certificering samt sikkerhed.

Forsyningspligt *

Rådet vedtog en fælles holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om forsyningspligten vedrørende offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (13736/1/06, 15864/06 ADD 1). Den tjekkiske delegation afholdt sig fra at stemme.

Rådet er enigt med Kommissionen i, at der er behov for en ny lovgivningsmæssig ramme i betragtning af det stadigt mere åbne og konkurrenceprægede fællesskabsmarked for offentlig personbefordring. De gældende regler stammer fra 1969 (forordning (EØF) nr. 1191/69) og blev sidst ændret i 1991 (forordning (EØF) nr. 1893/91). På nutidens europæiske marked for offentlig personbefordring, hvor operatørerne ikke længere er rent nationale, regionale eller lokale, er der behov for et nyt regelsæt. Disse regler skal mindske konkurrenceforvridningen ved at skabe større gennemsigtighed, indføre ikke-diskriminerende konkurrencevilkår blandt operatørerne og garantere retssikkerheden for både operatørerne og de myndigheder, der beskæftiger sig med offentlig personbefordring.

De vigtigste punkter i den fælles holdning er:

- *anvendelsesområde* - offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, hvor de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende forsyningsforpligtelser, yder operatørerne kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af forsyningsforpligtelser. Endvidere kan medlemsstaterne vælge at anvende forordningen på offentlig personbefordring ad indre vandveje;
- *gennemsigtighed* - med henblik på at øge gennemsigtigheden er Rådet enigt i Kommissionens forslag om, at kompetente myndigheder skal indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, når de giver eneret og/eller kompensation til gengæld for opfyldelse af forsyningspligten;

- *indgåelse af kontrakter* - Rådet finder, at et system, der giver de kompetente myndigheder frihed til at vælge mellem at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening ved udbudsprocedurer eller ved underhåndsaftaler, giver den bedste sikkerhed for, at kvaliteten og effektiviteten af den offentlige transport bliver forbedret. I den fælles holdning bibeholdes de fire undtagelser fra at anvende udbudsprocedurer som foreslået af Kommissionen, men de nærmere regler ændres. Rådet tillader, at der indgås kontrakter ved underhåndsaftaler i fire situationer:
 - tredjeparter, som er under deres kontrol i lighed med deres egne tjenestegrene - en såkaldt "intern operatør";
 - mindre kontrakter
 - nødsituationer
 - personbefordring med jernbane, herunder S-tog,
- *kontrakternes varighed* - for så vidt angår jernbaner og andre skinnekøretøjer følger den fælles holdning Kommissionens forslag om at begrænse den maksimale varighed til 15 år. Varigheden af underhåndsaftaler vedrørende jernbanekontrakter må dog ikke overstige 10 år. For rutebiler og bustjenester fastsættes en maksimal varighed på 10 år. Varigheden af disse kontrakter kan forlænges med 50% på visse betingelser.
- *sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder og trafikbetjeningens kvalitet* - Rådet støtter Kommissionens tilgang, ifølge hvilken myndighederne er ansvarlige for at fastsætte sociale og arbejdsmarkedsmæssige kriterier og kvalitetskriterier;
- *overgang* - Rådet forenkler og forlænger de overgangsordninger, Kommissionen har foreslået, for at give myndigheder og operatører tilstrækkelig tid til at tilpasse sig den nye ordning. I den fælles holdning fastsættes det, at forordningen træder i kraft tre år efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende, og at der derefter er en maksimal overgangsperiode på 12 år.

Rådet vil sende sin fælles holdning til Europa-Parlamentet med henblik på at indlede andenbehandlingen.

Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart *

Rådet vedtog en fælles holdning med henblik på vedtagelse af en forordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (14039/06, 15865/06 ADD 1).

Teksten vil blive sendt til andenbehandling i Europa-Parlamentet.

Forslaget tager sigte på at erstatte forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (*EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1*), der blev vedtaget som en følge af terrorangrebene den 11. september 2001, og som har været i kraft siden januar 2003. Den nye forordning har til formål at præcisere, forenkle og yderligere harmonisere retsforskrifterne med henblik på at forbedre sikkerheden inden for civil luftfart. Den fastsætter fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger. Den tilvejebringer endvidere grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart. Forordningen omhandler sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen. Den indeholder desuden regler for situationer, hvor et tredjeland ønsker at anvende andre sikkerhedsforanstaltninger på flyvninger fra Fællesskabets lufthavne end dem, der er fastsat i EF-lovgivningen.

Sammenholdt med Kommissionens forslag tager den fælles holdning hensyn til de nye udvalgsprocedureregler (*EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11*). Den tillader også medlemsstaterne at anvende strengere nationale foranstaltninger end dem, der er fastsat i forordningen. I betragtning af, hvor alvorlige de forskellige sikkerhedstrusler er, og hvor hurtigt omstændighederne ved disse trusler udvikler sig, har Rådet ment, at medlemsstaterne bør have tilstrækkelig handlefrihed til at indføre eventuelle supplerende eller særlige foranstaltninger, som de måtte anse for nødvendige.

Det tager desuden hensyn til den aftale, som Spanien og Det Forenede Kongerige indgik om Gibraltar-spørgsmålet den 18. september 2006 i Cordoba.

Rådet undersøgte mulighederne for at nå frem til en førstebehandlingsaftale med Europa-Parlamentet om dette forslag. Det viste sig imidlertid, at spørgsmålet om finansiering af sikkerhedsforanstaltningerne skulle undersøges nærmere for at kunne imødekomme alle parternes ønsker.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i juni 2006 (10377/06).

RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDER**Europæisk betalingspåkravsprocedure**

Rådet vedtog en forordning, som ændret af Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen, om indførelse af en europæisk betalingspåkravsprocedure (*PE-CONS 3659/06*).

Forordningen har til formål:

- at forenkle og fremskynde grænseoverskridende sager om ubestridte pengekrav og nedbringe sagsomkostningerne ved at indføre en europæisk betalingspåkravsprocedure og
- at muliggøre fri bevægelighed for europæiske betalingspåkrav overalt i medlemsstaterne ved at fastsætte mindstestandarder, hvis overholdelse overflødiggor en mellemliggende procedure i fuldbyrdelsesstaten forud for anerkendelsen og fuldbyrdelsen.

Forordningen finder anvendelse på det civil- og handelsretlige område i grænseoverskridende sager, uanset domsmyndighedens art. Den omfatter ikke spørgsmål vedrørende skat, told eller administrative anliggender eller statens ansvar for handlinger og undladelser under udøvelse af statsmagt. Forordningen finder heller ikke anvendelse på formueforholdet mellem ægtefæller samt arv efter loven eller testamente, konkurs, social sikring og de fleste tilfælde af krav affødt af forpligtelser uden for kontrakt.

I henhold til denne forordning og for krav, der falder ind under dens anvendelsesområde, er behovet for eksekvatur afskaffet, således at et europæisk betalingspåkrav, der er eksigibelt i udstedelsesstaten, anerkendes og fuldbyrdes i de øvrige medlemsstater, uden at der kræves en afgørelse om eksigibilitet, og uden at der kan gøres indsigelse mod anerkendelsen.

Forordningen vil blive anvendt i alle medlemsstater med undtagelse af Danmark.

ØKONOMI OG FINANS

Finansiell støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet

Rådet nåede til politisk enighed om et forslag til en forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95.

Den tekst, der nu er enighed om, vil blive vedtaget formelt som en fælles holdning på en kommende samling i Rådet og sendt til Europa-Parlamentet med henblik på hurtigt at nå til enighed under andenbehandlingen.

Det finansielle referencebeløb i løbende priser til gennemførelsen af denne forordning udgør for perioden 2007-2013 8 168 mio. EUR, heraf 8 013 mio. EUR til transportsektoren og 155 mio. EUR til energisektoren.

DET INDRE MARKED

Godkendelse af motorkøretøjer

Rådet vedtog sin fælles holdning til et udkast til direktiv om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("rammedirektiv"). Rådet vil sende sin fælles holdning til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandlingen som led i den fælles beslutningsprocedure (9911/06).

Dette forslag udgør anden og sidste etape i omarbejdningen af rammedirektiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil. Den første etape i omarbejdningen, der bestod i at kodificere de tekniske bilag, blev afsluttet med vedtagelsen af Kommissionens direktiv 2001/116/EF af 20. december 2001. Anden etape består i at omarbejde direktivets dispositive bestemmelser.

Anvendelse af perfluoroktansulfonater *

Rådet vedtog ved førstebehandlingen og efter forhandlinger med Europa-Parlamentet et direktiv om begrænsning af markedsføring og anvendelse af perfluoroktansulfonater (*PE-CONS 3660/06, 15915/06 ADD 1*).

Direktivet har til formål at beskytte sundhed og miljø ved at begrænse markedsføringen og brugen af perfluoroktansulfonater. Det skal dække størstedelen af eksponeringsrisiciene.

Tjenesteydelser i det indre marked *

Som led i den fælles beslutningsprocedure vedtog Rådet i dag med kvalificeret flertal¹ direktivet om tjenesteydelser i det indre marked (*PE-CONS 3667/06, 15183/06, 15950/06 ADD 1*).

Se også pressemeddelelse 16598/06.

FISKERI

Østersøen - Samlede tilladte fangstmængder (TAC) og kvoter for 2007 *

Rådet vedtog en forordning om fastsættelse for 2007 af fiskerimuligheder og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestande gældende for Østersøen (*14928/06*). Den polske delegation stemte imod. Vedtagelsen skete på baggrund af den politiske enighed, som Rådet nåede frem til i oktober 2006 (*jf. pressemeddelelse 13956/1/06 og 14924/1/06 ADD 1*).

¹ Den litauiske delegation undlod at stemme, og den belgiske delegation erklærede, at den ville afholde sig fra at deltage i afstemningen.

De vigtigste elementer i forordningen er følgende:

- TAC for torsk i den østlige Østersø (40 805 tons) nedsættes med 10% i forhold til det nuværende niveau for 2006; TAC for torsk i den vestlige Østersø fastsættes til 26 696 tons, dvs. en nedsættelse på 6% i forhold til det nuværende niveau for 2006. Hvis forslaget til forordning om en flerårig plan for torskebestandene i Østersøen ikke vedtages inden den 30. juni 2007, vil der for 2007 blive foretaget en nedsættelse af TAC for torsk på 15%.
- TAC for brisling for 2007 forhøjes med 8% i forhold til 2006. For atlantisk laks vil TAC for 2007 i det vigtigste fangstområde blive nedsat med 5%.
- For så vidt angår bestemmelserne om begrænsning af fiskeriindsatsen sikrer forordningen en yderligere nedsættelse på 10% af antallet af havdage i forhold til 2006. Denne begrænsning af fiskeriindsatsen fordeles på lukkede perioder i løbet af året. Medlemsstaterne skal selv fastsætte yderligere begrænsninger af fiskeriindsatsen uden for disse perioder på 77 dage i den vestlige del af Østersøen og 67 dage i underområde 25-27. Det samlede antal forbudsdage bliver på 117 dage i den vestlige del af Østersøen og 138 dage i underområde 25-27. Fartøjer med en længde overalt på under 12 meter, som fisker med specificerede typer af fangstredskaber, kan fiske indtil 12 sømil fra kysten, hvis bifangsten af torsk ikke overstiger 20 kg eller 10%, idet det er den største mængde, der gælder.

KULTUR

Kulturprogrammet (2007-2013)

For så vidt angår forslaget til afgørelse om oprettelse af kulturprogrammet (2007-2013) accepterede Rådet alle Europa-Parlamentets andenbehandlingsændringer, idet den portugisiske delegation dog undlod at stemme. Afgørelsen anses dermed for at være vedtaget i form af den således ændrede fælles holdning (*PE-CONS 3656/06, 15873/06 ADD 1*).

Programmet vil først og fremmest støtte tre mål:

- at fremme den tværnationale bevægelighed for personer, der arbejder i kultursektoren i EU
- at fremme den tværnationale udbredelse af kunstværker og kunstneriske og kulturelle frembringelser
- at fremme den tværkulturelle dialog.

Programmet gennemføres ved hjælp af tre typer foranstaltninger:

- direkte støtte til kulturelle aktioner (flerårige samarbejdsprojekter, samarbejdsaktioner og særaktioner
- støtte til organer, der er aktive på kulturområdet på europæisk plan
- støtte til analyser samt indsamling og formidling af information og til aktiviteter, der maksimerer virkningen af projekter inden for europæisk kultursamarbejde.

Afgørelsen indeholder følgende ændringer i forhold til Kommissionens oprindelige forslag:

- støtten til foranstaltninger til bevarelse af mindesmærker er overført til programmet "Europa for borgerne"
- for at gøre det lettere for små aktører at komme med i programmet, er minimumsstøtten fra Kommissionen sat ned fra 60 000 EUR til 50 000 EUR, og det mindste antal aktører i samarbejdsaktioner er nedsat fra 4 til 3.
- der er skabt større fleksibilitet i varigheden af såvel de flerårige samarbejdsprojekter (3-5 år) som samarbejdsaktioner (1-2 år)
- der er indført en forvaltningsudvalgsprocedure for flerårige samarbejdsprojekter

De samlede bevillinger til programmet beløber sig til 400 mio. EUR.

Programmet "Europa for borgerne"

For så vidt angår forslaget til afgørelse om oprettelse af programmet "Europa for borgerne" accepterede Rådet alle Europa-Parlamentets andenbehandlingsændringer, idet den portugisiske delegation dog undlod at stemme. Afgørelsen anses dermed for at være vedtaget i form af den således ændrede fælles holdning (*PE-CONS 3657/06, 15914/06 ADD 1*).

Programmet sikrer videreførelsen af det nuværende handlingsprogram til fremme af aktivt medborgerskab i Europa¹ og bereder vejen for nye aktiviteter med henblik på at fremme samarbejdet mellem borgerne og civilsamfundets organisationer fra deltagerlandene. Programmet bidrager til følgende generelle mål:

- at give borgerne mulighed for at indgå i et samspil med hinanden og være med til at opbygge et stadig mere sammenhængende Europa, der er demokratisk og globalt orienteret, forenet i og beriget af sin kulturelle mangfoldighed for således at udbygge unionsborgerskabet
- at udvikle en følelse af europæisk identitet, der bygger på fælles værdier, historie og kultur
- at skabe en følelse af ejerskab i forhold til Den Europæiske Union blandt borgerne
- at fremme tolerance og gensidig forståelse mellem de europæiske borgere og respektere og fremme den kulturelle og sproglige mangfoldighed og samtidig bidrage til dialogen mellem kulturer.

Det har følgende specifikke mål:

- at bringe folk fra lokalsamfund i hele Europa sammen, så de kan dele og udveksle erfaringer, synspunkter og værdier, lære af historien og skabe fremtiden
- at fremme aktioner, debatter og overvejelser om medborgerskab i Europa og demokrati, fælles værdier og fælles historie og kultur gennem samarbejde inden for civilsamfundets organisationer på europæisk plan
- at bringe Europa tættere på sine borgere ved at fremme Europas værdier og resultater og samtidig bevare erindringen om fortiden
- at fremme interaktionen mellem borgerne og civilsamfundets organisationer fra alle deltagerlandene ved at bidrage til dialog mellem kulturer og fremhæve både Europas mangfoldighed og dets enhed.

Programmet omfatter bl.a. aktioner som venskabsbysamarbejde, støtte til forskningsinstitutioner for offentlig europæisk politik, støtte til projekter, der iværksættes på initiativ af civilsamfundets organisationer, støtte til mindehøjtideligheder, prisuddelinger og europæiske konferencer samt aktiv europæisk erindring i form af bevarelse af mindesmærker.

De samlede bevillinger til programmet beløber sig til 215 mio. EUR.

¹ EUT L 30 af 4.2.2004, s. 6.

MILJØ**Beskyttelse af grundvandet mod forurening**

Rådet vedtog direktivet om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse i overensstemmelse med den fælles tekst, som Rådet og Europa-Parlamentet nåede til enighed om den 17. oktober 2006 under forligsproceduren (*PE-CONS 3658/06*).

Direktivet fastsætter specifikke foranstaltninger til forebyggelse af og kontrol med forurening i overensstemmelse med vandrammedirektivet¹.

Disse foranstaltninger omfatter navnlig kriterier for vurdering af god kemisk grundvandstilstand, og kriterier for identifikation og vending af en væsentlig og vedvarende opadgående tendens og for fastlæggelse af udgangspunktet for at vende tendensen.

Direktivet taget også sigte på at forebygge eller begrænse udledning af forurenende stoffer til grundvandsforekomster og på at forebygge en forringelse af deres tilstand.

Se også pressemeddelelse 14275/06.

¹ Artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1. Ændret ved beslutning 2455/2001/EF, EFT L 331 af 15.12.2001, s. 1).