



16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

PRESSEMEDDELELSE

3352. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Transport

Bruxelles, den 3. december 2014

Formand

Maurizio Lupi
Italiens minister for infrastruktur og transport

P R E S S E

De vigtigste resultater af Rådets samling

SES II+: Det fælles europæiske luftrum

Rådet nåede frem til en generel indstilling til de to forslag i SES II+-pakken: om fremskyndelse af gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES-forslaget) og ændring af reglerne for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA-forslaget). Formålet med forslagene er at gøre det europæiske lufttransportsystem mindre fragmenteret og mere konkurrencepræget. [Pressemeddelelse](#)

Maurizio Lupi, den italienske minister for infrastruktur og transport, som var formand for samlingen, sagde: "Vi gav i dag et konkret svar til EU's luftfartssektor og EU's borgere, som har ventet på dette forslag. Vi er nået til en vigtig enighed om et forslag, der kan løse mange spørgsmål, som medlemsstaterne har med SES-lovgivningen, og give gennemførelsen af initiativet vedrørende Det Fælles Luftrum en ny og positiv start".

Fjerde jernbanepakke

Ministrene gjorde status over fremskridtene med forslagene om åbning af markedet og styrket forvaltning. De vedtog en generel indstilling vedrørende et forslag om at ophæve den nuværende forordning om normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber, som er blevet forældet.

Minister Maurizio Lupi sagde: "Det italienske formandskab har efter halvandet år med fokus udelukkende på den fjerde jernbanepakkes tekniske søjle arbejdet indgående med dens politiske søjle. Efter den første orienterende debat sidste oktober i Luxembourg har vi haft omfattende forhandlinger, der har gjort det muligt at indkredse forslag, der skal fremsættes til de vigtigste spørgsmål med henblik på det fremtidige arbejde. Det lettiske formandskab vil derefter kunne afslutte forhandlingerne i Rådet og bane vejen for den endelige udveksling med Europa-Parlamentet og forhåbentlig vedtagelsen af hele pakken, hvilket er et ønske i Europa-Parlamentet og hos EU's borgere og virksomheder".

Investeringer i transportinfrastruktur

Ministrene vedtog et sæt konklusioner om transportinfrastruktur og de transeuropæiske net.

Minister Maurizio Lupi sagde: "Investeringer i transportinfrastrukturer og effektive net er nøglen til at fremme vækst og konkurrenceevne og derved skabe flere og bedre arbejdspladser. Med de konklusioner, der blev vedtaget i dag, sender Rådet enstemmigt et klart budskab om det enorme potentiale i infrastrukturinvesteringer i forbindelse med evalueringen af Europa 2020-strategien".

INDHOLD¹

DELTAGERE	4
------------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

INFRASTRUKTURINVESTETERINGER	6
SES II+: DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM	6
MANDSKAB PÅ FISKEFARTØJER	7
FJERDE JERNBANEPAKKE	8
Normalisering af jernbanevirksomhedernes regnskaber	8
Jernbanemarkedsåbning og -forvaltning	9
Kommissionens forslag om markedsåbning og -forvaltning	10
EVENTUELT	11
Ubemandede luftfartøjer på Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs årlige sikkerhedskonference	11
Galileo	11
Den russiske embargo's indvirkning på Litauens vejgodstransportsektor	11
Det kommende formandskabs arbejdsprogram på transportområdet	11

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

ingen

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 Pressetjenesten.

DELTAGERE

Belgien:

Jacqueline GALANT

Minister for mobilitet med ansvar for Belgocontrol og de belgiske statsbaner

Bulgarien:

Ivaylo MOSKOVSKI

Minister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Ladislav NĚMEC

Vicetransportminister

Danmark:

Magnus HEUNICKE

Transportminister

Tyskland:

Alexander DOBRINDT

Forbundsminister for transport og digital infrastruktur

Estland:

Clyde KULL

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Paschal DONOHOE

Viceminister for Europaspørgsmål, Taoiseachs kontor og Udenrigs- og Handelsministeriet

Grækenland:

Andreas PAPASTAVROU

Stedfortrædende fast repræsentant

Spanien:

Ana María PASTOR JULIÁN

Minister for offentlige arbejder

Frankrig:

Alain VIDALIES

Statssekretær for transport, havspørgsmål og fiskeri

Kroatien:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister for havspørgsmål, transport og infrastruktur

Italien:

Maurizio LUPI

Minister for infrastruktur og transport

Cypern:

Marios DEMETRIADES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Lettland:

Anrijs MATĪSS
Kaspars OZOLIŅŠ

Transportminister
Statssekretær, Transportministeriet

Litauen:

Arijandas ŠLIUPAS

Vicetransport- og vicekommunikationsminister

Luxembourg:

François BAUSCH

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Ungarn:

Olivér VÁRHELYI

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Joe MIZZI

Transport- og infrastrukturminister

Nederlandene:

Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Wilma MANSVELD

Infrastruktur- og miljøminister
Statssekretær for infrastruktur og miljø

Østrig:

Alois STÖGER

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Zbigniew KLEPACKI

Understatssekretær for infrastruktur og udvikling

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Statssekretær for infrastruktur, transport og
kommunikation

Rumænien:

Iulian MATACHE

Statssekretær, Transportministeriet

Slovenien:

Peter GAŠPERŠIČ

Infrastrukturminister

Slovakiet:

František PALKO

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og
Regionaludvikling

Finland:

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Anna JOHANSSON

Infrastrukturminister

Det Forenede Kongerige:

Robert GOODWILL

Statssekretær med ansvar for transport

.....

Kommissionen:

Violeta BULC
Elżbieta BIENKOWSKA

Medlem
Medlem

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

INFRASTRUKTURINVESTERINGER

Rådet vedtog på en offentlig samling et sæt **konklusioner om transportinfrastruktur og de transeuropæiske net (TEN-T)**. Konklusionerne bidrager til **midtvejsevalueringen af Europa 2020-vækststrategien**, som ifølge planen skal finde sted i 2015.

Nøglebudskabet til Det Europæiske Råds møde i december - og inden for rammerne af evalueringen af Europa 2020-strategien - er, at EU's økonomi for at opleve vækst og skabe arbejdspladser har brug for et fuldskændigt og effektivt transportinfrastrukturnet.

Et stort antal ministre tog ordet for at takke formandskabet for disse konklusioner og det budskab, de formidler. Flere ministre udtrykte tilfredshed med forelæggelsen den 26. november af Jean-Claude Junckers investeringsplan. De mente lige som formandskabet og Kommissionen, at investeringer i transportinfrastruktur, der skaber fordele både på kort og lang sigt, vil bidrage til formand Jean-Claude Junckers dagsorden.

- [Rådets konklusioner om transportinfrastruktur og de transeuropæiske net](#)

Næstformand Henning Christophersen og koordinator Carlo Secchi fremlagde deres interimrapport, som er udarbejdet i samarbejde med koordinator Kurt Bodewig. Rapporten giver eksempler på TEN-T-projekter, der kan være særlig velegnede til nye finansielle ordninger. Forfatterne agter at forelægge en endelig rapport i foråret 2015. Deres formål er at sikre, at europæiske transportprojekter vil være i stand til at drage fordel af sådanne ordninger. Rapporten blev bestilt af det italienske formandskab på det uformelle transportministtermøde i september 2014.

- [Nye finansielle ordninger for europæiske transportinfrastrukturprojekter – interimrapport \(en\)](#)
- [Transeuropæiske transportnet \(en\)](#)
- [Status over Europa 2020-strategien](#) – Meddelelse fra Kommissionen

SES II+: DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM

Rådet nåede frem til en **generel indstilling** til de to forslag i SES II+-pakken: om fremskyndelse af **gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum** (SES-forslaget) og ændring af reglerne for **Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur** (EASA-forslaget).

Initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum sigter mod at reformere organisationen og forvaltningen af det europæiske luftrum. Dets mål er at overvinde den nuværende fragmentering af luftrummet, gøre lufttrafiktjenesterne mere effektive og optimere anvendelsen af lufttrafikstyringskapaciteten. Mere lige flyvebaner og øget samarbejde bør gøre flytrafikken endnu mere sikker, mindske udgifterne og nedbringe drivhusgasemissionerne. Alle disse aspekter bør også gøre den europæiske lufttransportsektor mere konkurrencedygtig i forhold til andre regioner i verden.

- Yderligere oplysninger findes i pressemeddelelse: [Det fælles europæiske luftrum: Rådet når til enighed om sin holdning \(en\)](#)

MANDSKAB PÅ FISKEFARTØJER

Ministrene nåede til principiel enighed om en afgørelse **om bemyndigelse af medlemsstaterne til at blive part i den internationale konvention om standarder for uddannelse, certificering og vagthold for mandskab på fiskefartøjer (STCW-F)**. Forslaget kan sendes til Europa-Parlamentet med henblik på godkendelse nu, hvor der er enighed i Rådet. Efter denne godkendelse kan Rådet vedtage den.

STCW-F er en konvention under Den Internationale Søfartsorganisation, som blev vedtaget i 1995 og trådte i kraft i 2012. Den er det første forsøg på at gøre sikkerhedsstandarder for besætningsmedlemmer på fiskefartøjer obligatorisk i hele verden.

Formålet med konventionen er at sikre, at mandskab om bord på fartøjer er både kvalificeret og tilstrækkelig egnet til at udføre arbejdet. For at bevise dette har mandskabet brug for et bevis, og de skal gennemgå en lægeundersøgelse. Dette bør minimere potentielle sikkerhedsrisici for søfolk samt for ejendom og for havmiljøet. Et yderligere mål er at skabe lige vilkår inden for fiskerisektoren.

Bestemmelserne gælder for fartøjer, der har en længde på mindst 24 meter med en maskinkraft på mindst 750 kW. De vedrører skippere, officerer, maskinmestre og radiooperatører.

EU kan ikke blive part i STCW-F-konventionen, da kun stater kan være part i den. Fire EU-lande (Danmark, Spanien, Letland og Litauen) har allerede tilsluttet sig den. Ifølge Kommissionen er nogle dele af konventionen omfattet af EU's enekompetence med hensyn til gensidig anerkendelse af kvalifikationer og vedrører traktatbestemmelser og afledt EU-ret. Derfor skal medlemsstaterne bemyndiges af Rådet til at blive part i STCW-F.

Afgørelsen opfordrer også alle EU-lande, som har fiskefartøjer, der sejler under deres flag, har havne, der modtager søgående fiskefartøjer, som er omfattet af konventionens anvendelsesområde, eller har uddannelsesinstitutioner for mandskab på fiskefartøjer, til at blive part i konventionen.

- [Rådets afgørelse om bemyndigelse af medlemsstaterne](#)
- [Den Internationale Søfartsorganisation: STCW-F \(en\)](#)

FJERDE JERNBANEPAKKE

Rådet vedtog en **generel indstilling** vedrørende et forslag om at ophæve den nuværende forordning om **normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber**. Ministrene **gjorde også status over fremskridtene** med to forslag om forbedring af jernbanetjenester i EU ved hjælp af **åbning af markedet** og styrkelse af **forvaltningen**.

Tilsammen udgør disse forslag den **politiske søjle eller markedssøjlen i fjerde jernbanepakke**. Før forslagene bliver til lov, skal de godkendes af Europa-Parlamentet.

Normalisering af jernbanevirksomhedernes regnskaber

Formålet med forslaget er at ophæve forordning nr. 1192/69, der er blevet forældet og uforenelig med EU's lovgivning. Den blev oprindeligt vedtaget for at tilpasse monopolistiske, nationale jernbanevirksomheders omkostninger og fordele til de andre transportsektorer.

Denne særlige ordning var nødvendig i 1960'erne, da nationale jernbanevirksomheder i mange tilfælde udførte opgaver på vegne af offentlige myndigheder. De udbetalte familieydelse og pension og dækkede udgifter til lægebehandling. De bidrog til den generelle beskæftigelsespolitik ved at ansætte folk, der ikke var absolut nødvendige. De brugte endda midler fra deres eget budget til reparationer af krigsskader. Disse omkostninger og i nogle tilfælde også fordele har gjort, at jernbanevirksomhederne ikke er stillet på lige fod med andre transportformer.

Kun fire medlemsstater - Belgien, Tyskland, Irland og Polen - anvender stadig forordningen. De kategorier af kompensation, der stadig anvendes er: tab eller skade på arbejdspladsen, pensioner og omkostninger til niveauskæringer. Det årlige samlede kompensationsbeløb er lidt over 100 mio. EUR.

Der findes imidlertid andre instrumenter eller ordninger, der gør det muligt at gennemføre betalinger, som er forenelige med EU's lovgivning. Med hensyn til omkostninger til niveauskæringer, som er den største kategori, træder der et alternativt instrument i kraft den 16. juni 2015, når direktivet om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanområde er gennemført.

Ministrene var enige om, at forordningen bør træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende, som foreslået af Kommissionen.

- [Normalisering af regnskaber: rapport til Rådet](#)

Jernbanemarkedsåbning og -forvaltning

Forslaget til direktiv og forslaget til forordning sigter mod at forbedre **indenlandske passagertransporttjenester** ved at **åbne dem for konkurrence**. De sigter også mod at indføre nye regler for **infrastrukturforvalternes forvaltning** for at sikre lige adgang til infrastruktur og bedre imødekomme af markedsbehovene.

Målet er at gøre jernbanetjenesterne mere dynamiske og kundeorienterede og at tilskynde til investeringer og innovation.

Arbejdet i gruppen er skredet frem siden Rådets debat i oktober. Det arbejde, der er gjort indtil videre, opsummeres i en fremskridtsrapport, der også indeholder forslag til videre drøftelser.

- [Markedsåbning og -forvaltning - fremskridtsrapport](#)

For at opnå yderligere fremskridt **foreslår formandskabet bl.a. en undersøgelse af følgende spørgsmål:**

- Der bør etableres beskyttelsesforanstaltninger for at bevare den "økonomiske ligevægt" eller levedygtigheden af offentlige tjenesteydelseskontrakter, dvs. kontrakter, der omfatter en forpligtelse til at sikre tjenester, selv når de er urentable.
- Der bør også indføres sikkerhedsforanstaltninger for at forhindre selektiv udvælgelse. Dette betyder, at kommercielle virksomheder ikke bør have lov til at vælge rentable strækninger på bekostning af tabsgivende strækninger, der er i offentlighedens interesse.
- Det bør være muligt for medlemsstaterne at samle rentable og urentable strækninger i offentlige tjenesteydelseskontrakter.

- Hvis princippet om tildeling på konkurrencevilkår bibeholdes, bør der tillades en række undtagelser.
- Det bør være op til medlemsstaterne at vælge deres egen forvaltningsmodel. Der bør etableres fælles regler for at sikre infrastrukturforvalternes upartiskhed og gennemsigtigheden af finansielle strømme, uanset struktur.
- Frister bør være længere end dem, som Kommissionen har foreslået.

Formandskabets forslag er retningslinjer for yderligere drøftelser og skal ikke på nogen måde anses for at være præskriptive.

Kommissionens forslag om markedsåbning og -forvaltning

Efter åbningen af jernbanefragttjenester i 2007 og international passagertransport i 2010 foreslår Kommissionen, at national jernbanepassagertransport åbnes for konkurrence fra december 2019. EU-jernbanevirksomheder vil derefter have lige adgang i alle EU-lande til spor, signaler og stationer med henblik på at drive nationale passagertjenester.

Ligeledes fra 2019 vil offentlige tjenesteydelseskontrakter, der i øjeblikket tegner sig for over 90 % af EU's jernbanerejser, som en generel regel blive underlagt obligatoriske udbud. Igangværende direkte tildelte kontrakter får lov at løbe indtil deres udløbsdato, men ikke efter udgangen af 2022.

Kommissionen foreslår også at styrke EU-reglerne om adskillelsen mellem infrastrukturforvaltere, der driver nettet og stationerne, og jernbanevirksomheder, der leverer tjenesterne. Nationale jernbanemonopoler, der omfatter begge funktioner, bliver delt i to ("institutionel adskillelse"). Eller, hvis medlemsstaterne ønsker at bevare de eksisterende selskabsstrukturer, indføres der strenge beskyttelsesprocedurer for at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed.

- [Fjerde jernbanepakke](#)

EVENTUELT

Ubemandede luftfartøjer på Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs årlige sikkerhedskonference

Formandskabet orienterede ministrene om EASA's årlige sikkerhedskonference, der blev afholdt den 15.-16. oktober 2014 i Rom. Konferencen fokuserede på sikkerhed i almindelig luftfart og fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS, civile droner). Kommissionen meddelte afslutningen af den offentlige høring om RPAS. Den skal følges op af konkrete forslag fra Kommissionen næste år.

Fjernstyrede luftfartøjssystemer blev også drøftet af ministrene på samlingen i Rådet (transport) i oktober.

Galileo

Kommissionen ajourførte ministrene om sin holdning til EU's globale satellitnavigationssystemer, Galileo og Egnos. Kommissionen understregede systemernes politiske og økonomiske potentiale og påpegede, at målet er at levere de første Galileotjenester i 2016 og de fulde tjenester inden 2020.

Den russiske embargo's indvirkning på Litauens vejgodstransportsektor

Den litauiske delegation orienterede ministrene om de vanskeligheder, som litauiske lastbiler og personbiler for nylig er stødt på ved den russiske grænse. Den påpegede de mulige alvorlige økonomiske følger og finansielle tab for en række økonomiske aktører.

Kommissionen lovede, at den vil overvåge situationen nøje.

- [Den litauiske delegations orienterende note \(en\)](#)

Det kommende formandskabs arbejdsprogram på transportområdet

Det kommende lettiske formandskab forelagde sit arbejdsprogram for transport for første halvår af 2015. De lovgivningsforslag, det vil fokusere på, omfatter bl.a. den fjerde jernbanepakke, flypassagerers rettigheder og tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Andre prioriterede områder omfatter færdselssikkerhed, det internationale søtransportmiljø og de transeuropæiske transportnet. Der er planlagt samlinger i Rådet (transport) den 13. marts og den 11. juni 2015.

- [Det lettiske formandskabs orienterende note \(en\)](#)

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT
