



**RÅDET FOR  
DEN EUROPÆISKE UNION**



17456/09 (Presse 373)

(OR. en)

## **PRESSEMEDDELELSE**

2987. samling i Rådet

### **Transport, telekommunikation og energi**

Bruxelles, den 17.-18. december 2009

Formand

**Åsa Torstensson**  
Sveriges infrastrukturminister

# **P R E S S E**

---

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17456/09 (Presse 373)

## ***De vigtigste resultater af Rådets samling***

*Med hensyn til transport:*

*Rådet nåede til politisk enighed om et udkast til forordning om **buspassagerers rettigheder**.*

*Det nåede desuden til enighed om generelle indstillinger vedrørende et udkast til forordning om **Det Europæiske GNSS-Agentur** og et udkast til direktiv om **meldeformaliteter for skibe**, der ankommer til eller udgår fra havne i EU.*

*Rådet bemyndigede Kommissionen til at forhandle et **samarbejdsmemorandum med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)**, og det gennemgik fremskridtene i forbindelse med anden etape af **luftfartsforhandlingerne med USA**.*

*Med hensyn til telekommunikation:*

*Rådet havde en orienterende debat om **post-i2010-strategien**, som det vedtog konklusioner om.*

*Det vedtog endvidere konklusioner om **digitaliseringsdividenden som kilde til sociale goder og økonomisk vækst** og en resolution om en samordnet europæisk strategi for net- og informations-sikkerhed.*

# INDHOLD<sup>1</sup>

|                        |          |
|------------------------|----------|
| <b>DELTAGERE .....</b> | <b>5</b> |
|------------------------|----------|

## **PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT**

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| LANDTRANSPORT .....                                                       | 7  |
| Buspassagerers rettighed .....                                            | 7  |
| INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET .....                                | 9  |
| Det Europæiske GNSS-Agentur .....                                         | 9  |
| Intelligente transportsystemer .....                                      | 10 |
| En bæredygtig fremtid for transporten - formandskabets konklusioner ..... | 12 |
| LUFTFART .....                                                            | 17 |
| Luftfartssikkerhedsafgifter .....                                         | 17 |
| Samarbejdsaftale med ICAO .....                                           | 18 |
| Anden etape af luftfartsforhandlingerne med USA .....                     | 19 |
| SHIPPING .....                                                            | 20 |
| Meldeformaliteter for skibe .....                                         | 20 |
| TELEKOMMUNIKATION .....                                                   | 21 |
| Post-i2010-strategien - <i>Rådets konklusioner</i> .....                  | 21 |
| Digitaliseringsdividenden - <i>Rådets konklusioner</i> .....              | 22 |
| Net- og informationssikkerhed .....                                       | 22 |
| EVENTUELT .....                                                           | 24 |
| TRANSPORT .....                                                           | 24 |
| TELEKOMMUNIKATION .....                                                   | 26 |

<sup>1</sup> 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.

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING: ..... | 27 |
|-----------------------------------------|----|

## **ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**

### *TRANSPORT*

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| – Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ..... | 28 |
|--------------------------------------------------------------------------|----|

### *EKSTERNE FORBINDELSER*

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| – Samarbejdsrådet EU-Moldova ..... | 28 |
|------------------------------------|----|

### *MILJØ*

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| – Overførsler af affald - udvalgsprocedure med kontrol, ..... | 29 |
|---------------------------------------------------------------|----|

### *UDVIKLING*

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| – Medlemsstaternes bidrag til Den Europæiske Udviklingsfond i 2011 ..... | 29 |
|--------------------------------------------------------------------------|----|

### *DET INDRE MARKED*

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| – Godkendelse af motorkøretøjer - mobile ikke-vejgående maskiner - Udvalgsprocedure ..... | 29 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### *HANDELSPOLITIK*

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| – Antidumping - Opløsninger af urinstof og ammoniumnitrat - Semsgrøvet læder (vaskeskind) ..... | 30 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## **DELTAGERE**

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

### **Belgien:**

Vincent VAN QUICKENBORNE  
Etienne SCHOUPE

Erhvervsminister og minister for forenkling  
Statssekretær for mobilitet under premierministeren

### **Bulgarien:**

Alexander TZVETKOV

Minister for transport, informationsteknologi og kommunikation

### **Den Tjekkiske Republik:**

Gustáv SLAMEČKA  
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ

Transportminister  
Viceindenrigsminister med ansvar for Europaspørgsmål

### **Danmark:**

Lars BARFOED

Transportminister

### **Tyskland:**

Peter RAMSAUER

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

### **Estland:**

Gert ANTSU

Stedfortrædende fast repræsentant

### **Irland:**

Noel DEMPSEY  
Eamon RYAN

Transportminister  
Minister for kommunikation, energi og naturressourcers

### **Grækenland:**

Nikos SIFOUNAKIS

Understatssekretær for infrastruktur, transport og netværker

### **Spanien:**

José BLANCO LÓPEZ  
Miguel SEBASTIÁN GASCÓN

Minister for infrastruktur og transport  
Minister for industri, turisme og handel

### **Frankrig:**

Philippe LEGLISE-COSTA

Stedfortrædende fast repræsentant

### **Italien:**

Altero MATTEOLI

Infrastruktur- og transportminister

### **Cypern:**

Nicos NICOLAIDES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

### **Letland:**

Arturs BERGHOLCS  
Laimdota STRAUJUMA

Statssekretær, Transport- og Kommunikationsministeriet  
Statssekretær, Ministeriet for Regionaludvikling og Lokalstyre

### **Litauen:**

Eligijus MASIULIS

Transport- og kommunikationsminister

### **Luxembourg:**

Michèle EISENBARTH

Stedfortrædende fast repræsentant

### **Ungarn:**

Lajos CSEPI

Statssekretær, Transport-, Telekommunikations- og Energiministeriet

### **Malta:**

Theresa CUTAJAR

Stedfortrædende fast repræsentant

**Nederlandene:**

Camiel EURLINGS

Frank HEEMSKERK

**Østrig:**

Doris BURES

**Polen:**

Cezary GRABARCZYK

**Portugal:**

António MENDONÇA

**Rumænien:**

Radu Mircea BERCEANU

Marius FECIORU

**Slovenien:**

Jozsef GYÖRKÖS

Igor JAKOMIN

**Slovakiet:**

Lubomír VÁŽNY

**Finland:**

Anu VEHVILÄINEN

Suvi LINDÉN

**Sverige:**

Åsa TORSTENSSON

Leif ZETTERBERG

**Det Forenede Kongerige:**

Stephen TIMMS

Sadiq KHAN

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

Minister for udenrigshandel

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Infrastrukturminister

Minister for offentlige arbejder, transport og kommunikation

Transport- og infrastrukturminister

Statssekretær, Ministeriet for Kommunikation og Informationssamfundet

Statssekretær, Ministeriet for Videregående Uddannelser, Videnskab og Teknologi

Statssekretær, Transportministeriet

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

Transportminister

Kommunikationsminister

Infrastrukturminister

Statssekretær under infrastrukturministeren

Statssekretær for finansielle spørgsmål, Finansministeriet

Statssekretær, Ministeriet for Lokalsamfund og Lokalforvaltning

**Kommissionen:**

Antonio TAJANI

Næstformand

## **PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT**

### **LANDTRANSPORT**

#### **Buspassagerers rettighed**

Rådet nåede til politisk enighed om et udkast til forordning om buspassagerers rettigheder. ([17412/09](#)). Rådet vil således kunne vedtage sin holdning til forslaget efter førstebehandlingen på en kommende samling og fremsende den til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandlingen.

Forordningen tager sigte på at styrke passagerernes rettigheder inden for bustransport med hensyn til assistance til handicappede eller bevægelseshæmmede, kompensationsspørgsmål, information af passagererne og klagebehandling.

Det væsentligste udestående spørgsmål vedrørte forordningsudkastets **anvendelsesområde**. På samlingen i Rådet i juni 2009 gik et flertal af medlemsstaterne ind for at begrænse anvendelsesområdet til national langdistancebefordring og international befordring ad faste ruter. Arbejdet i Rådets forberedende organer har imidlertid vist, at det er meget vanskeligt at finde frem til en definition af langdistancetjenester, der gælder for hele EU. Efter igen at have drøftet spørgsmålet nåede ministrene nu til enighed om, at forordningen bør omfatte befordring ad faste ruter generelt, idet der åbnes mulighed for en række undtagelser. Befordring i byer, forstæder og regionalt kan således undtages, dog ikke fra bestemmelserne om ikke-diskriminering og om handicappedes ret til befordring, som derfor finder anvendelse på alle former for tjenester. Der kan i en overgangsperiode indrømmes undtagelser for indenlandsk rutekørsel generelt samt for særlige regelmæssige transportforbindelser til lande uden for EU. Personbefordring for egen regning uden gevinst for øje og speciel rutekørsel bestemt til en særlig kategori af passagerer er fortsat ikke omfattet af forordningens anvendelsesområde. Lejlighedsvis kørsel skal overholde bestemmelserne om kompensation og ikke-diskriminering, men ikke de øvrige bestemmelser.

Udkastet til forordning indeholder navnlig bestemmelser om

- kompensation i tilfælde af død eller tilskadekomst samt bortkomst eller beskadigelse af bagage på grund af **ulykker**. I den forbindelse må loftet for den økonomiske kompensation i henhold til national lovgivning ikke være lavere end de mindstebeløb, der er fastsat i forordningen, dvs. 220 000 EUR pr. passager og 500 EUR (kørsel, der varetages i byer, forstæder og regionalt) eller 1200 EUR (al anden rutekørsel og lejlighedsvis kørsel) pr. stk. bagage. Såfremt hjælpeanordninger som f.eks. kørestole beskadiges, skal der ydes fuld kompensation. Desuden er der bestemmelser om assistance med henblik på at dække passagerens umiddelbare praktiske behov som følge af ulykken.  
Spørgsmålet om erstatningsansvar, dvs. hvem der senere skal betale kompensationen, behandles i overensstemmelse med national lovgivning for at tage hensyn til den forskellige lovgivning på området i de forskellige medlemsstater
- ikke-diskriminering og assistance til **handicappede** og bevægelseshæmmede: de må ikke nægtes befording, undtagen af hensyn til sikkerheden eller mangel på den nødvendige infrastruktur. Der må ikke kræves yderligere betaling. Assistancen skal ydes i bestemte terminaler, der udpeges af medlemsstaterne, med forbehold af forudgående meddelelse om behov for assistance. En ledsagende person har ret til gratis befording
- passagerrettigheder i tilfælde af **aflysning eller forsinkelse** af en rejse: transportørerne skal tilbyde valget mellem fortsættelse af rejsen, omlægning eller tilbagebetaling. Desuden skal der tilbydes assistance i form af snacks, måltider og forfriskninger samt til at finde indkvartering, hvis det er nødvendigt.

Forpligtelserne i henhold til dette udkast til forordning omfatter ikke tekniske krav til transportørerne om at ændre eller udskifte køretøjer eller infrastruktur og udstyr i terminalerne.

Forslaget er del af en generel EU-politik, der skal sikre ligebehandling af passagerer, uanset den valgte transportform, og styrke passagerrettighederne med særlig vægt på ikke-diskriminering af handicappede og bevægelseshæmmede. Der er vedtaget lignende lovgivning for luft- og jernbanetransport, og der er lovgivning på vej for skibspassagerer.

Kommissionen fremsatte sit forslag i december 2008 ([16933/08](#)). Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i april 2009.

## **INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET**

### **Det Europæiske GNSS-Agentur**

Rådet vedtog en generel indstilling i afventning af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse med hensyn til et udkast til forordning om ændring af forordningen fra 2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation ([17688/09](#)).

Målet med forslaget til forordning er at bringe forordning nr. 1321/2004, i henhold til hvilken Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed, der nu bliver til Det Europæiske GNSS-Agentur, blev etableret, i overensstemmelse med de bestemmelser, der blev vedtaget i 2008 om forvaltning og finansiering af de europæiske satellitnavigationsprogrammer.

De bestemmelser, der blev indført med forordning nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af disse programmer, tager hensyn til, at man er gået bort fra tanken om privat forvaltning af satellitnavigationsprogrammet Galileo som oprindeligt fastsat i forordningen fra 2004. Som følge heraf har Kommissionen fået det fulde ansvar for forvaltningen, og ejerskabet til alle Galileoaktiver er blevet overført til EU.

Det har derfor vist sig nødvendigt at tilpasse forordning nr. 1321/2004 i overensstemmelse hermed. Med henblik på dette skal det nye udkast til forordning

- omdefinere forholdet mellem agenturet og Kommissionen ved at styrke de beføjelser, der tildeles Kommissionen, som skal udstikke retningslinjer for agenturets arbejde
- fastsætte bestemmelser om sikkerhedsgodkendelse. Kommissionen bevarer det generelle ansvar for alle sikkerhedsspørgsmål, mens sikkerhedsgodkendelse og driften af Galileosikkerhedsovervågningscentret bliver en del af agenturets ansvarsområde. Der vil som et selvstændigt organ inden for rammerne af agenturet blive oprettet et udvalg for sikkerhedsgodkendelse, som skal løse opgaver, f.eks. godkendelse af sikkerhedsgodkendelsesstrategien og opsendelse af satellitter, bemyndigelse til at drive systemerne i deres forskellige konfigurationer og for de forskellige tjenester, bemyndigelse til at drive anlæggene og tjenesterne samt bemyndigelse til at fremstille visse produkter.

Kommissionen fremsatte sit forslag ([6257/1/09](#)) i marts 2009. Under drøftelserne i Rådets forberedende organer er forslaget blevet grundlæggende ændret for så vidt angår bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse. Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse forventes at foreligge i begyndelsen af 2010.

## Intelligente transportsystemer

Rådet noterede sig status med hensyn til et forslag til direktiv om ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet.

Målet med direktivforslaget er at fremskynde og koordinere ibrugtagningen af interoperable ITS på vejtransportområdet, herunder grænseflader til andre transportmåder, ved at skabe de nødvendige betingelser og mekanismer ved hjælp af en sammenhængende ramme, der omfatter hele EU.

Teksten kan i sin nuværende udformning grundlæggende tiltrædes af medlemsstaterne. Umiddelbart før rådssamlingen meddelte Europa-Parlamentet endvidere, at det var rede til at acceptere substansen i teksten. Rådet opfordrede derfor nu de kompetente organer til at afslutte behandlingen af aftalen med Parlamentet, således at direktivet hurtigt kan vedtages af de to institutioner, når Rådet har vedtaget sin førstebehandlingsudtalelse på en kommende samling.

Der tilbagestår imidlertid et mere teknisk juridisk spørgsmål, som skal drøftes med Parlamentet, nemlig bestemmelserne om "delegerede retsakter", som netop er blevet indført efter Lissabontraktatens ikrafttræden. "Delegerede retsakter" er afgørelser, der træffes af Kommissionen til udmøntning af retsakter, der er vedtaget af Parlamentet og Rådet.

Kommissionens forslag, der blev fremsat i december 2008 ([17564/08](#)), er blevet ændret betydeligt under behandlingen i Rådets forberedende organer, hvor der også er blevet taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse fra april 2009 ([8899/09](#)). Desuden er der blevet foretaget ændringer efter adskillige uformelle kontakter med Europa-Parlamentet i de seneste uger for at bane vejen for en hurtig aftale mellem Rådet og Parlamentet.

Nøglespørgsmålet, hvor meningerne indtil for nylig var delte, drejer sig om, hvorvidt og i hvilket omfang ibrugtagning af ITS- applikationer og -tjenester bør være obligatorisk. Mange medlemsstater mener, ikke mindst i betragtning af de økonomiske og administrative følger, at afgørelser om ibrugtagning af ITS-tjenester bør træffes på nationalt plan. Andre medlemsstater gik oprindeligt ind for, at i det mindste nogle ITS-tjenester skulle være obligatoriske, men de var ikke enige om, hvilke tjenester der skulle vælges. I sin førstebehandlingsudtalelse gik Europa-Parlamentet ind for en obligatorisk indførelse af visse ITS-tjenester. Den kompromisløsning, der nu er fundet, omfatter på den ene side en garanti til medlemsstaterne for, at de får det endelige ord med hensyn til ibrugtagning af ITS på deres område, og på den anden side en procedure i to faser for indførelse af ITS gennem EU-lovgivning: først vedtager Kommissionen de nødvendige specifikationer for den pågældende foranstaltning, herefter forelægger den inden for 12 måneder og eventuelt efter en konsekvensanalyse et forslag om ibrugtagning af denne foranstaltning for Europa-Parlamentet og Rådet, som sammen træffer afgørelse om det.

Nogle medlemsstater frygter imidlertid fortsat, at det ikke er klart nok, at ibrugtagningsbestemmelserne ikke er obligatoriske, og de har til hensigt at fremsætte en erklæring om spørgsmålet, når direktivet vedtages.

Intelligente transportsystemer (ITS) integrerer telekommunikationsteknologi, elektronisk teknologi og informationsteknologi med transportteknik med henblik på at planlægge, udforme, drive, vedligeholde og forvalte transportsystemer.

For at fremme ibrugtagningen af ITS fastlægger direktivforslaget prioriterede områder og prioriterede og andre foranstaltninger på disse områder. Kommissionen får til opgave at fastlægge specifikationerne for de foranstaltninger, der planlægges på de prioriterede områder. De prioriterede områder og tilhørende hovedforanstaltninger, der er skitseret i direktivet, omfatter :

- optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata  
prioriterede foranstaltninger: EU-dækkende tjenester til multimodal rejseinformation og tidstro trafikinformation samt et minimum af færdselssikkerhedsrelateret generel trafikinformation
- kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring  
(foranstaltninger: f.eks. sikring af informationsstrømme og "tracking and tracing" af gods)
- ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring  
prioriterede foranstaltninger: EU-dækkende eCall-system samt reservations- og informationstjenester for sikre parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer.

Der gennemføres lignende initiativer til integration af informations- og kommunikationsteknologier med henblik på transportstyring på andre områder. Der er f.eks. et arbejde i gang med hensyn til trafikstyringssystemer for jernbaner (ERTMS) og flytrafik (SESAR); i søtransportsektoren er der allerede indført et system til udveksling af søfartsoplysninger (SafeSeaNet) og et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten (VTMIS).

## En bæredygtig fremtid for transporten - formandskabets konklusioner

Formandskabet forelagde ministrene et udkast til konklusioner om en meddelelse fra Kommissionen om en bæredygtig fremtid for transporten. Drøftelserne viste, at der var meget bred enighed om teksten, men at ikke alle medlemsstater kunne støtte alle dele af den. Formandskabet drog derfor følgende konklusioner på eget ansvar:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL Kommissionens hvidbog af 14. september 2001 med titlen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg"<sup>1</sup> og Kommissionens meddelelse af 27. juni 2006 med titlen "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken"<sup>2</sup>,

SOM HENVISER TIL Rådets konklusioner om grønbogen om TEN-T: en gennemgang af politikken på vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik, der blev vedtaget den 11. juni 2009<sup>3</sup>,

SOM HENVISER TIL Kommissionens meddelelse af 19. juni 2009 med titlen "En bæredygtig fremtid for transporten: På vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft"<sup>4</sup>,

SOM TAGER HENSYN TIL resultatet af den orienterende drøftelse på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 9. oktober 2009 og høringen af interessenter, der bl.a. har omfattet interessentkonferencer på højt plan den 9.-10. marts 2009 og den 20. november 2009,

SOM MENER, at den seneste udvikling og de udfordringer, der ligger forude, (klimaændringer og andre miljøudfordringer, globalisering, aldring, migration, knaphed på fossile brændstoffer, urbanisering) kræver, at der træffes afgørelser om en opgraderet europæisk transportpolitik,

SOM TAGER HENSYN TIL forskellene mellem medlemsstaterne for så vidt angår deres økonomiske udvikling, deres infrastrukturforhold, transporttydelserne og deres forskellige geografiske beliggenhed,

---

<sup>1</sup> 11932/01.

<sup>2</sup> 10954/06.

<sup>3</sup> 10971/09.

<sup>4</sup> 11294/09.

SOM ANERKENDER, at det haster med at få vendt de mange aktuelle kriser til en chance ved at gå over til en miljøeffektiv økonomi, dvs. en sikker og bæredygtig ressourceeffektiv lavemissionsøkonomi baseret på bæredygtig produktion i transportsektoren og understøttet af mere bæredygtige livsformer,

SOM FREMHÆVER, at transportsystemet spiller en afgørende rolle både for at nå klimamålene og for at sikre den europæiske økonomis konkurrenceevne og et opsving for at komme ud af den nuværende økonomiske krise, og ANERKENDER, at et effektivt og bæredygtigt transportsystem er vigtigt af økonomiske, sociale og miljømæssige årsager, og især for den europæiske konkurrenceevne og velstand, beskæftigelse og sikkerhed, i overensstemmelse med Lissabonstrategiens globale mål og EU's strategi for bæredygtig udvikling,

SOM FREMHÆVER, at transportsektoren må harmoniseres på passende vis for at integreres fuldt ud i et velfungerende, åbent og korrekt reguleret indre transportmarked, da det er absolut nødvendigt, hvis der skal sikres en fair konkurrence mellem virksomhederne, transporttjenester på et højt niveau, mobilitet og tilgængelighed for alle brugere af transportsystemet,

SOM ANERKENDER, at udvikling af bæredygtig og sammenhængende infrastruktur er et afgørende element i en europæisk transportpolitik under overholdelse af subsidiaritetsprincippet,

SOM NOTERER SIG, at udvikling og ibrugtagning af nye teknologier vil spille en betydelig rolle i forbindelse med etableringen af et transportsystem, der vil være bæredygtigt og effektivt på mellem- og lang sigt, og give Europa og dets industri en konkurrencefordel og samtidig bidrage til at begrænse klimaændringerne og forbedre tilgængeligheden samt færdselssikkerheden,

SOM UNDERSTREGER, at til trods for de fremskridt, der er gjort de seneste år, er der for mange, der mister livet og bliver alvorligt kvæstet i trafikulykker, og at der må gøres alt, hvad der er muligt, for at nedbringe de nuværende tal,

SOM ANERKENDER behovet for yderligere at begrænse transportens negative virkninger for miljøet samt trafikkøer og støj,

1. HILSER Kommissionens meddelelse med titlen "En bæredygtig fremtid for transporten: På vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft" og dens beslutning om at indlede en forberedende proces med henblik på en ajourføring og fornyelse af den europæiske transportpolitik for det næste årti 2010-2020 VELKOMMEN.

2. ANERKENDER, at den nuværende økonomiske og finansielle situation giver mulighed for at gøre erfaringer, og ERKENDER behovet for at forberede transportsektoren, så den kan klare fremtidens udfordringer, samtidig med at den økonomiske genopretning lettes, og når der igen kommer gang i økonomien, drage fordel af et effektivt, sammenhængende og bæredygtigt transportsystem for fuldt ud at støtte den europæiske økonomis konkurrenceevne.
3. ANERKENDER behovet for at udnytte alle transportformer bedre og træffe positive foranstaltninger med henblik på, hvor det er relevant, at TILSKYNDE TIL overgang til anvendelsen af dem, der er mest energieffektive og miljøvenlige, samt en mere effektiv anvendelse af alle transportformer og en smidig kombination af transportformer, dvs. samordnet modalitet og fremme heraf, i betragtning af, at dette er nøgleelementer i et bæredygtigt, miljøeffektivt, velfungerende, tilgængeligt og integreret transportsystem.
4. TILSKYNDER Kommissionen TIL at fremme ét fuldt ud integreret multimodalt transportsystem yderligere, især ved revisionen af TEN-T-politikken, Marco Polo-programmet og NAIADES-handlingsprogrammet, og eventuelt andre fællesskabspolitikker, der har en positiv indvirkning på transportsystemet, samtidig med at der tages hensyn til behovet for at mindske de nuværende regionale forskelle inden for EU, de behov, som medlemsstaterne i udkanten af EU, har samt de store transnationale trafikstrømme.
5. ERKENDER de muligheder, der ligger i intelligente logistikkæder med henblik på at bidrage til et bæredygtigt transportsystem.
6. GENTAGER, at målet for TEN-T-politikken fortsat bør være samhørigheden og en bæredygtig økonomisk integration i Den Europæiske Union, og ANERKENDER, at der inden for TEN-T vil kunne indføres nye teknologier og bedste praksis.
7. FINDER, at TEN-T-politikken bør lægge behørig vægt på en rettidig gennemførelse af prioriterede projekter og en effektiv integration heraf i det primære net, knudepunkter (havne, lufthavne) og intermodale forbindelser (såsom forbindelser mellem jernbane, veje, indre vandveje, havne og lufthavne), multimodale grønne korridorer, manglende infrastrukturforbindelser, grænseoverskridende afsnit, eliminering af flaskehalse, sammenkoblinger med nabolande og naboregioner, idet der bygges videre på forlængelsen af de eksisterende korridorer.
8. ANERKENDER, at egentlige finansieringsmekanismer, der stammer fra Fællesskabet og andre kilder, og som kan sikre en effektiv gennemførelse af transportinfrastrukturprojekter, bør anses for at være vigtige.

9. STØTTER det generelle princip om indregning og gennemførelse af eksterne omkostninger i forbindelse med alle transportformer, idet der bl.a. tages hensyn til behovet for at sikre lige vilkår for de forskellige transportformer, samtidig med at der tages hensyn til medlemsstaternes og hver transportforms særlige forhold samt de forskellige, mulige politiske foranstaltninger og deres miljømæssige og økonomiske virkninger.
10. ERKENDER, at transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer må brydes og drivhusgasemissionerne reduceres bl.a. ved at indføre innovative og energieffektive teknologier til køretøjer og trafikstyringsredskaber, og STØTTER en samlet tilgang, som omfatter en række foranstaltninger, såsom alternative kørselskoncepter, alternative brændstoffer, elektrisk mobilitet og den dertil hørende infrastruktur, og overgang til vedvarende energikilder, herunder kildeorienterede foranstaltninger, som f.eks. CO2-standarder, samtidig med at der tages hensyn til hver transportforms særlige karakteristika.
11. TILSKYNDER TIL foranstaltninger til at lette mobiliteten og forbedre tilgængeligheden, reducere emissioner og trafikøer og fremme Den Europæiske Unions konkurrenceevne ved hjælp af en yderligere udvikling og udbredt ibrugtagning af trafikstyringsredskaber og intelligente transportsystemer i forbindelse med alle transportformer, hvor disse er de mest effektive løsninger.
12. TILSKYNDER TIL fortsat udvikling af rimelige og velafbalancerede lovgivningsmæssige rammer, der tager sigte på at gennemføre et indre transportmarked, der er passende reguleret og uden begrænsninger, hvilket vil give EU's virksomheder mulighed for fremgang og EU's borgere mulighed for at bevæge sig fleksibelt og effektivt i hele Europa, idet man udnytter de konkurrencedygtige transportydelsers potentiale på tværs af alle transportformer.
13. ERKENDER behovet for at fremme ændringer i den enkeltes adfærd, bl.a. via oplysnings- eller bevidsthedskampagner, for at tackle miljøudfordringerne og forbedre færdselssikkerheden for alle transportformer, og OPFORDRER Kommissionen til at fremlægge det fjerde handlingsprogram om færdselssikkerhed (2011-2020), og ANERKENDER i den forbindelse behovet for yderligere at styrke samarbejde og samordning mellem europæiske agenturer og nationale kompetente myndigheder.
14. MENER, at sikkerheden for transportbrugerne og de beskæftigede i sektoren fortsat bør være en prioritet, og ER AF DEN OPFATTELSE, at der bør foretages en vurdering af og tages hensyn til transportbrugernes rettigheder og behov.

15. MENER, at der skal gøres en indsats for at fremme kvalitetsbeskæftigelse og -uddannelse inden for transportsektoren.
16. ANERKENDER behovet for at fremme samordnet handling, der sigter mod at støtte lokale, regionale og nationale myndigheder med at udforme bæredygtige bypolitikker under overholdelse af subsidiaritetsprincippet.
17. ERKENDER behovet for styrket internationalt samarbejde inden for transportpolitik generelt, og især med nabolande, således at Europas interesser fremmes på globalt plan.
18. OPFORDRER Kommissionen TIL at sikre en korrekt gennemførelse af gældende EU-ret og eksisterende projekter og til om nødvendigt at vedtage supplerende foranstaltninger, og BETONER, at det er vigtigt at udvikle mere fleksible lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige instrumenter under overholdelse af principperne om subsidiaritet, gennemsigtighed og bedre regulering, samtidig med at det tilstræbes at reducere de administrative byrder.
19. UNDERSTREGER, at den fremtidige europæiske transportpolitik bør udformes i dialog og i samarbejde med alle relevante aktører og med andre relevante politikområder, idet der også drages fordel af udviklingen inden for transportforskning.
20. SER frem til Kommissionens rapporter om resultatet af høringsprocessen og OPFORDRER Kommissionen til at notere sig medlemsstaternes yderligere overvejelser og orientere Rådet om udviklingen med hensyn til forberedelserne til den kommende hvidbog, der ventes ved udgangen af 2010 eller i begyndelsen af 2011."

## **LUFTFART**

### **Luftfartssikkerhedsafgifter**

Rådet noterede sig en fremskridtsrapport om et forslag til direktiv om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af sikkerhedsafgifter i EU-lufthavne ([17393/09](#)).

Rådets forberedende organer, der arbejder med dette spørgsmål, har været i stand til at løse mange tekniske vanskeligheder, der skyldes de forskellige afgifts- og kontrolsystemer i de enkelte medlemsstater. Nøglespørgsmålet, hvor der stadig er forskellige holdninger, er **anvendelsesområdet** for den foreslåede lovgivning. Ifølge det oprindelige kommissionsforslag skulle direktivet gælde for alle EU-lufthavne. På nuværende stadium i drøftelserne foreslår formandskabet, at alle kommercielle EU-lufthavne med en årlig trafik på over fem millioner passagerer skal være omfattet. Et bredt flertal kan støtte dette. En række delegationer vil imidlertid foretrække at inddrage alle kommercielle lufthavne eller at sænke tærsklen for passagerbevægelser, mens de medlemsstater, der foretrækker tærsklen på fem millioner passagerer, frygter, at dette kan medføre en meget stor administrativ byrde.

Rådet opfordrede sine forberedende organer til at fortsætte drøftelsen af dette spørgsmål.

Formålet med den foreslåede lovgivning er at sikre, at sikkerhedsafgifter fastsættes og opkræves på gennemsigtig måde og uden forskelsbehandling i hele EU, men ikke at fastsætte niveauet for disse afgifter eller fastlægge metoderne til at finansiere sikkerhedsforanstaltninger, der fortsat vil være hver enkelt medlemsstats ansvar. Den nye ramme bør gøre det muligt for luftfartsselskaberne at vide, på hvilket grundlag afgifterne beregnes, og at gå i dialog med de instanser, der fastsætter eller anvender dem.

Med henblik herpå fastsætter teksten regelmæssige **høringer** mellem luftfartsselskaber og den instans, der er ansvarlig for afgifterne. Derudover indeholder den **gennemsigtighedsregler**, der skal sikre, at luftfartsselskaber på den ene side får oplysninger om metoden, komponenter og struktur for afgifterne og på den anden side giver oplysninger om deres transportprojekter og krav til den ansvarlige instans, så der kan tages hensyn til disse faktorer.

Ydermere vil medlemsstater, der indfører strengere luftfartssikkerhedsforanstaltninger end de fælles normer og som en følge heraf foreslår en ændring af sikkerhedsafgifterne, skulle foretage en **konsekvensanalyse**, der viser virkningerne af omkostningerne til disse foranstaltninger på afgiftsniveauet.

Desuden fastslår det foreslåede direktiv princippet om **omkostningssammenhæng**, der betyder, at de opkrævede sikkerhedsafgifter ikke overstiger sikkerhedsomkostningerne.

Hver medlemsstat bør have en uafhængig **tilsynsmyndighed** til at sikre den korrekte gennemførelse af de foranstaltninger, der træffes for at overholde direktivet; denne myndighed vil også skulle udvikle procedurer til at løse uoverensstemmelser mellem luftfartsselskaber og de ansvarlige instanser.

Kommissionen forelagde sit forslag i maj 2009 ([9864/09](#)) som svar på en forpligtelse, den havde indgået over for Europa-Parlamentet i 2007 under forhandlingerne, der førte til vedtagelsen af rammeforordning 300/2008 om luftfartssikkerhed. Europa-Parlamentet indledte sin behandling af forslaget i efteråret.

### **Samarbejdsaftale med ICAO**

Rådet bemyndigede Kommissionen til at indlede forhandlinger om et memorandum om samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), der giver en generel ramme for øget samarbejde.

Udviklingen af gensidigt samarbejde mellem EU og ICAO vil sikre, at EU's interesser i så høj grad som muligt bliver taget i betragtning inden for ICAO. På den anden side vil det give ICAO og dens kontraherende parter mulighed for bedre at drage fordel af udviklingen i EU på luftfartsområdet.

Aftalen kan potentielt dække alle aspekter af EU's luftfartsrelaterede lovgivning og politikker på områder som flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring og miljøbeskyttelse. Den kan f.eks. foreskrive systematisk udveksling af oplysninger, teknisk støtte og samarbejde med hensyn til lovgivningsmæssig udvikling på alle disse områder.

Kommissionen fremsatte sin henstilling om en beslutning om at bemyndige sådanne forhandlinger i juni 2009.

## **Anden etape af luftfartsforhandlingerne med USA**

Rådet blev af Kommissionen briefet om fremskridtene i anden etape af de luftfartsforhandlinger, der følger af "Open Skies"-aftalen mellem EU og USA, der blev undertegnet i 2007, og som blev taget midlertidigt i anvendelse i marts 2008.

Mens 2007-aftalen fastlagde en ramme for lovgivningsmæssigt samarbejde med USA og medførte nye kommercielle frihedsrettigheder for luftfartsselskaberne, gav den ikke fuld adgang til USA's indenrigsmarked. Den indeholdt derfor en køreplan for anden etape af forhandlingerne, der blev indledt i maj 2008. Målet er at nå til en anden etape-transportaftale i 2010 i overensstemmelse med erklæringen fra topmødet mellem EU og USA i november 2009. Rådet bekræftede den betydning, det tillægger dette mål.

Rådet gjorde status og så med tilfredshed på de store fremskridt, der allerede er gjort, navnlig i forbindelse med øget lovgivningsmæssigt samarbejde med USA vedrørende spørgsmål om luftfarts-sikkerhed, lettelse og den rolle, Det Fælles Udvalg, der er nedsat i henhold til aftalen, spiller.

Vedrørende de vigtigste udestående spørgsmål understregede Rådet betydningen af at åbne for yderligere transatlantiske investeringsmuligheder for luftfartsindustrien og at fastlægge afbalance-rede trafikrettigheder. Rådet understregede desuden betydningen af forhandlingerne om yderligere uddybning af samarbejdet om miljøspørgsmål og behandling af aftalens sociale dimension.

Næste forhandlingsrunde er berammet til januar og februar 2010.

## **SHIPPING**

### **Meldeformaliteter for skibe**

Rådet nåede i afventen af, at Europa-Parlamentet fastlægger sin holdning ved førstebehandlingen, frem til en generel indstilling vedrørende et udkast til direktiv om de meldeformaliteter, som skibe, der ankommer til eller afgår fra EU-havne, skal opfylde i søtransport ([17693/09](#)). Den foreslåede lovgivning går på at erstatte direktiv 2002/6/EC om det samme emne.

Udkastet til direktiv tager sigte på at forenkle og harmonisere administrative procedurer, navnlig ved at generalisere elektronisk datatransmission til at overholde meldeformaliteterne. De modtagne oplysninger fremsendes via EU's maritime dataudvekslingssystem SafeSeaNet; medlemsstaterne kan dog udelukke oplysninger til told- og grænsekontrolformål fra denne transmission. Anvendelse af papirformatet til meldinger vil blive udfaset.

Dette fokus på elektronisk datatransmission er blevet vedtaget under drøftelserne i Rådets gruppe, eftersom den bredere tilgang, som Kommissionen oprindelig foreslog, blev anset for at mangle præcision. Udkastet til direktiv, som det foreligger, indeholder imidlertid også en mere generel bestemmelse om yderligere harmonisering af meldeformaliteterne på nationalt plan og på EU-plan.

Da direktivet ikke skaber nye meldeformaliteter, forbliver skibe, der i øjeblikket er fritaget fra sådanne forpligtelser, uden for dets anvendelsesområde. Lande uden nogen søhavn vil ikke blive anmodet om at gennemføre direktivet for så vidt angår havne.

Forslaget er et blandt en række foranstaltninger, som Kommissionen bebudede i en meddelelse fra januar 2009 ([5775/09](#)) med henblik på at skabe et europæisk søtransportområde uden barrierer.

Kommissionen forelagde sit forslag i januar 2009 ([5789/09](#)). Vedtagelsen af udkastet til direktiv er omfattet af den almindelige lovgivningsprocedure efter Lissabontraktaten (dvs. den fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet). Europa-Parlamentet indledte behandlingen af teksten i efteråret.

**TELEKOMMUNIKATION****Post-i2010-strategien - Rådets konklusioner**

Rådet havde en orienterende drøftelse af fremtiden for i2010-strategien for at vejlede Kommissionen med hensyn til udarbejdelsen af en ny digital dagsorden.

Ministrene gav navnlig udtryk for deres synspunkter med hensyn til prioriteterne for en post-i2010-strategi, der tager sigte på at sikre vækst, jobskabelse og et bæredygtigt EU og måder til at få borgerne mere involveret i politik via internettet og andre sociale medier. Denne nye dagsorden skal foreslås af den nye Kommission i foråret 2010 og drøftes under det spanske formandskab.

Rådet vedtog konklusioner, der indeholder de punkter, der skal behandles i den nye digitale dagsorden for Europa ([17107/09](#)).

Konklusionerne understreger bl.a.:

- betydningen af at støtte et åbent, decentraliseret og dynamisk internet og fremme yderligere udbredelse af det
- betydningen af at udvikle ordninger for elektronisk identificering, der sikrer beskyttelse af data og respekten for borgernes privatliv
- e-tilgængelighed for alle er nøglen til at opnå et inklusivt videnbaseret samfund, der inddrager alle.

## Digitaliseringsdividenden - Rådets konklusioner

Rådet vedtog konklusioner om at omsætte digitaliseringsdividenden i sociale goder og økonomisk vækst ([17113/09](#)).

Digitaliseringsdividenden er resultatet af overgangen fra analogt til digitalt jordbaseret tv i Europa, der forventes at være gennemført fra nu og indtil udgangen af 2012. Formålet med Rådets konklusioner er at opnå et vist niveau af teknisk og politisk samordning blandt medlemsstaterne med henblik på digitaliseringsdividenden i forbindelse med 800 MHz-båndet.

### Konklusionerne

- understreger det forhold, at radiofrekvenser er en mangelvare, der skal bruges effektivt,
- understreger digitaliseringsdividendens betydning for at hjælpe med at sikre højhastighedsbredbåndstjenester i landdistrikter
- opfordrer medlemsstaterne til at bidrage til at udvikle en fælles EU-tilgang til frekvenssamordningsspørgsmål med tredjelande.

## Net- og informationssikkerhed

Rådet vedtog en resolution om en samordnet europæisk strategi for net- og informationssikkerhed ([15841/09](#)).

Resolutionen forholder sig til Kommissionens meddelelse om dette emne ([8375/09](#))<sup>1</sup>, hvis formål er at udarbejde en EU-politik om beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur.

---

<sup>1</sup> Se pressemeddelelse 10850/09 af 11.-12. juni 2009.

Resolutionen giver retningslinjer for fremtiden, idet det navnlig

- noteres, at sikkerhedstruende hændelser risikerer at underminere brugernes tillid til teknologi, netværker og tjenester
- understreges, at et højt niveau af net- og informationssikkerhed i EU er nødvendigt for at støtte borgernes frihedsrettigheder og rettigheder, herunder retten til privatlivets fred
- anerkendes, at der er behov for øget bevidsthed og risikostyringsinstrumenter hos alle interessenter.

**EVENTUELT****TRANSPORT****Den integrerede havpolitik, herunder integrering af havovervågningen**

Formandskabet orienterede Rådet om de aktiviteter vedrørende den integrerede havpolitik, herunder integrering af havovervågningen, der har fundet sted de seneste seks måneder. Det fremhævede navnlig en rapport fra formandskabet om integrering af havovervågningen ([15474/1/09](#)) og Rådets konklusioner om den integrerede havpolitik ([15175/1/09](#)), der blev vedtaget i november og forelagt for Det Europæiske Råd i december.

**Det reviderede bilag VI til Marpolkonventionen - opfølgning af udviklingen og ulykkerne -**

Rådet noterede sig nogle oplysninger fra den finske delegation ([17614/09](#)) vedrørende konsekvenserne af ikrafttrædelsen af det reviderede bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol). Det reviderede bilag vil indføre strengere krav om brændselsolies svovlindhold inden for skibsfarten. Den finske delegation udtrykte bekymring over de øgede omkostninger, som de nye regler sandsynligvis vil medføre for den finske industri på grund af dens afhængighed af søtransport.

**Transportsektoren i Europa**

Rådet noterede sig en kort oversigt fra Kommissionen over følgerne af den økonomiske krise for den europæiske transportsektor, navnlig for beskæftigelsen, og over planlagte foranstaltninger, der skal hjælpe transportsektoren til at klare de nuværende vanskeligheder.

**Resultatet af ministerkonferencen "TEN-T-dage 2009"**

Rådet blev af den italienske delegation og Kommissionen orienteret om resultatet af den årlige ministerkonference om transeuropæiske transportnet, der blev afholdt den 21.-22. oktober i Napoli med deltagelse af 46 lande ("TEN-T-dage 2009"). Konferencen gennemgik gennemførelsen af prioriterede projekter og drøftede de fremtidige politiske rammebetingelser. Den drøftede også den eksisterende dimension af Europas transportnet og understregede betydningen af yderligere at udvikle forbindelser med Europas naboregioner samt med det afrikanske kontinent.

Næste års TEN-T-konference finder sted i juni i Zaragoza (Spanien).

### **Færdselssikkerhed: fremskaffelse af tilstrækkelige ressourcer og forbedring af køretøjs- og infrastrukturkvaliteten**

Rådet noterede sig oplysninger fra den italienske delegation om dens forslag om at etablere en trafiksikkerhedsfond. Italien fremsatte dette forslag på den globale ministerkonference om færdselssikkerhed, der blev afholdt den 19.-20. november 2005 i Moskva. Fonden, som EU-landene og forsikringsselskaber skal bidrage til, skal finansiere initiativer til at forbedre færdselssikkerheden.

### **Status over indkøbsprocessen med henblik på fuld driftskapacitet for Galileo**

Kommissionen forelagde Rådet ajourførte oplysninger om status over indkøbsprocessen med henblik på fuld driftskapacitet for Galileo. Indkøbsprocessen er et af de vigtige elementer i forordning 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo).

### **Aftale om etablering af en funktionel luftrumsblok mellem Danmark og Sverige**

Rådet blev af formandskabet underrettet om, at Sverige og Danmark har undertegnet en aftale om etablering af en funktionel luftrumsblok, der skaber et fælles luftrum, der dækker de to lande. Den regionale opdeling af det europæiske luftrum ved at etablere funktionelle luftrumsblokke er et krav, der indgår i "det fælles luftrum II"-pakken, og som skal være gennemført i hele EU inden udgangen af 2013.

### **Det kommende formandskabs arbejdsprogram**

Den spanske delegation orienterede Rådet om det kommende spanske formandskabs arbejdsprogram i transportsektoren, der vil fokusere på tre nøgleprioriteter: bæredygtighed, innovation og sikkerhed.

## **TELEKOMMUNIKATION**

### **International forvaltning af internettet**

Formandskabet orienterede delegationerne om de seneste aktiviteter vedrørende international forvaltning af internettet under det svenske formandskab.

To vigtige begivenheder har præget drøftelserne i dette efterår, nemlig den nye "affirmation of commitment" mellem det amerikanske handelsministerium og Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), der trådte i kraft den 1. oktober, og det fjerde møde i Internet Governance Forum (IGF) i Egypten i november.

### **Formandskabets arbejdsprogram**

Rådet fik af den spanske delegation en kortfattet redegørelse for de store linjer i det arbejdsprogram på telekommunikationsområdet, der skal iværksættes i formandskabsperioden fra januar til juni 2010.

**I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING:**

*I tilknytning til Rådets samling: andre information om **telekommunikation**:*

Følgende retsakter i "telekommunikationspakken" er blevet offentliggjort i EUT af 18. december 2009, L 337, årgang 52 :

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1211/2009 af 25. november 2009 om oprettelse af Sammenslutningen af Europæiske Tilsynsmyndigheder inden for Elektronisk Kommunikation (BEREC) og dens støttekontor (side 1)
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/136/EF af 25. november 2009 om ændring af direktiv 2002/22/EF om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester, direktiv 2002/58/EF om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor og forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse (side 11)
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/140/EF af 25. november 2009 om ændring af direktiv 2002/21/EF om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester, direktiv 2002/19/EF om adgang til og samtrafik mellem elektroniske kommunikationsnet og tilhørende faciliteter og direktiv 2002/20/EF om tilladelser til elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (side 37).

**ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT****TRANSPORT****Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet**

Rådet nåede i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse frem til en generel indstilling vedrørende en omarbejdning af en beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, der oprindeligt blev vedtaget i 1996. Omarbejdningen ([16009/09 + Addenda 1-5](#) \*) omfatter de forskellige ændringer, der i tidens løb er foretaget af beslutningen, og indarbejder nye ændringer, der er nødvendige for at tage hensyn til udvidelsen af EU til 27 medlemsstater.

Retningslinjerne udgør en generel referenceramme for projekter af fælles interesse, der bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Formålet er gradvis på EU-plan at etablere nettet inden 2020 ved at integrere de forskellige infrastrukturer for vej- og banetransport, søtransport og lufttransport.

**EKSTERNE FORBINDELSER****Samarbejdsrådet EU-Moldova**

Rådet godkendte udkast til dokumenter vedrørende ellefte møde i Samarbejdsrådet EU-Moldova, der finder sted den 21. december 2009 i Bruxelles. Disse dokumenter omfatter en foreløbig dagsorden for mødet, en foreløbig kommenteret dagsorden og et udkast til fælles erklæring.

**MILJØ****Overførsler af affald - udvalgsprocedure med kontrol,**

Rådet besluttede ikke at gå imod vedtagelsen af Kommissionens forordning, der tager sigte på at tage hensyn til ændringer vedtaget af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) i affattelsen af listen over affald, der indgår i forordning 1013/2006 om overførsel af affald.

Rådet kan i henhold til forskriftsproceduren med kontrol modsætte sig en retsakt, der indebærer en overskridelse af Kommissionens beføjelser, ikke er forenelig med basisretsaktens formål eller indhold eller ikke overholder subsidiaritetsprincippet eller proportionalitetsprincippet, hvis forskriftsudvalget tidligere har støttet de påtænkte foranstaltninger.

**UDVIKLING****Medlemsstaternes bidrag til Den Europæiske Udviklingsfond i 2011**

Rådet vedtog en beslutning om loftet for medlemsstaternes årlige bidrag til finansiering af Den Europæiske Udviklingsfond i 2011 ([16421/09](#)).

**DET INDRE MARKED****Godkendelse af motorkøretøjer - mobile ikke-vejgående maskiner - Udvalgsprocedure**

Rådet besluttede ikke at gå imod Kommissionens vedtagelse af:

- en forordning, der erstatter bilag V, X, XV og XVI til direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("rammedirektiv");

- et direktiv om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af direktiv 91/226/EØF og direktiv 2007/46/EF og
- et direktiv om ændring af direktiv 97/68/EF om emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner.

I henhold til forskriftsproceduren med kontrol kan Rådet modsætte sig Kommissionens vedtagelse af en retsakt med den begrundelse, at det indebærer en overskridelse af de gennemførelsesbeføjelser, der er fastsat i basisretsakten, eller ikke er foreneligt med basisretsaktens formål eller indhold eller ikke overholder subsidiaritetsprincippet eller proportionalitetsprincippet.

## **HANDELSPOLITIK**

### **Antidumping - Opløsninger af urinstof og ammoniumnitrat - Semsgarvet læder (vaskeskind)**

Rådet vedtog:

- en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1911/2006 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af opløsninger af urinstof og ammoniumnitrat med oprindelse i bl.a. Rusland ([16609/09](#)), og
- en forordning om afslutning af en fornyet undersøgelse (ny eksportør) af Rådets forordning (EF) nr. 1338/2006 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af semsgarvet læder (vaskeskind) med oprindelse i Folkerepublikken Kina, om opkrævning med tilbagevirkende kraft og indførelse af en antidumpingtold for så vidt angår importen fra en eksportør i dette land og om ophør med registreringen af denne import ([16915/09](#)).