



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



18416/11

(OR. en)

PRESSE 486
PR CO 78

PRESSEMEDDELELSE

3134. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 12. og 13. december 2011

Formand **Slawomir Nowak,**
Polens minister for transport, byggeri og havspørgsmål
Michal Boni
Polens forvaltnings- og digitaliseringsminister

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 281 8847/9776 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

18416/11

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Transport

Rådet nåede til politisk enighed og bekræftede sin generelle indstilling fra juni vedrørende et udkast til direktiv om oprettelse af et **fælles europæisk jernbaneområde**. Udkastet til direktiv, der er en omarbejdning af den første jernbanepakke, der blev vedtaget i 2001, har til formål at forenkle, præcisere og modernisere bestemmelserne for jernbanesektoren for at øge konkurrencen, styrke markedsovervågningen og forbedre betingelserne for investeringer.

Rådet nåede til enighed om en delvis generel indstilling til et udkast til forordning om **fartskrivere**, der anvendes i vejtransport, som skal træde i stedet for forordningen fra 1985. Formålet med det nye udkast til lovgivning er at vanskeliggøre svig og mindske den administrative byrde ved at gøre fuld brug af nye teknologier og indføre en række nye reguleringsforanstaltninger. Spørgsmålet om integrering af førerkortet i kørekortet er foreløbig lagt til side, da det også skal drøftes i forbindelse med revisionen af direktivet om kørekort.

Rådet nåede også til enighed om en generel indstilling om ajourføring af direktivet om **minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv** med henblik på at stemme EU-lovgivningen overens med de seneste ændringer i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW).

Rådet nåede desuden til enighed om en generel indstilling om omarbejdning af forordningen fra 2002 om indfasning af **krav om dobbeltskrogsdesign for olietankskibe** med enkeltskrog. Foruden at samle de tidligere ændringer af forordningen i én tekst ændrer omarbejdningen også proceduren for revision af henvisningerne i forordningen til de relevante regler vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation.

Endelig gjorde transportministrene status over de nye retningslinjer for en langsigtet strategi for udvikling af **det transeuropæiske transportnet (TEN-T)**. Retningslinjerne indeholder krav om forvaltning af TEN-T-infrastrukturen og prioriteterne for udviklingen af nettet og omfatter gennemførelsesforanstaltninger.

Telekommunikation

Rådet vedtog sin førstebehandlingsholdning til afgørelsen om et **flerårigt radiofrekvenspolitik-program**.

Det vedtog også konklusioner om **det åbne internet og netneutralitet** i Europa.

INDHOLD¹

DELTAGERE	5
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
LANDTRANSPORT	7
Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde	7
Forordningen om fartskrivere	8
SØTRANSPORT	10
Uddannelse af søfarende	10
Krav om dobbeltskrog for olietankere	11
INTERMODALE SPØRGSMÅL	12
Transeuropæiske transportnet	12
EVENTUELT (Transport)	14
TELEKOMMUNIKATION	17
Flerårigt radiofrekvenspolitikprogram	17
Forordningen om roaming	18
Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed	19
Det åbne internet og netneutraliteten	19
EVENTUELT (Telekommunikation)	21

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.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT*TRANSPORT*

- Aftale med USA om fremme og brug af navigationssystemerne Galileo og GPS 23
- Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs *..... 23
- Udligningsordning for transsibiriske flyvninger 24
- Statistikker om vejgodstrafik..... 24

SOCIALPOLITIK

- Statistikker over indkomstforhold og levevilkår 24

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

- Ændring af bilag IV (energi) til EØS-aftalen 25

BESKÆFTIGELSE

- Anvendelse af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen til fordel for Italien..... 25

DET INDRE MARKED

- Direktivet om sikkerhedskrav til legetøj - Tekniske ændringer..... 25

HANDELSPOLITIK

- Antidumping - Kompressor - Kina..... 26

ØKONOMISKE OG FINANSIELLE ANLIGGENDER

- Forhøjelse af medfinansieringssatserne for EU-fonde..... 26

RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDER

- Lokal grænsetrafik i Kaliningradregionen..... 27

DEN FÆLLES SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

- Bekæmpelse af piratvirksomhed på Afrikas Horn..... 27

DELTAGERE**Belgien:**

Melchior WATHELET
Olivier BELLE

Statssekretær for mobilitet, miljø og energi
Stedfortrædende fast repræsentant

Bulgarien:

Ivaylo MOSKOVSKI

Minister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Valeri BORISSOV

Viceminister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Jakub DÜRR

Stedfortrædende fast repræsentant

Danmark:

Henrik DAM KRISTENSEN
Ole SOHN

Transportminister
Erhvervs- og vækstminister

Tyskland:

Klaus-Dieter SCHEURLE

Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Byudvikling
Stedfortrædende fast repræsentant

Guido PERUZZO

Estland:

Gert ANTSU

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Leo VARADKAR
Fergus O'DOWD

Transportminister
Viceminister med særligt ansvar for NewEra-projektet, Ministeriet for Kommunikation, Energi og Naturressourcer samt Ministeriet for Miljø-, Natur- og Kulturarv samt Lokalstyre

Grækenland:

Mavroudis VORIDIS
Andreas PAPASTAVROU

Minister for infrastruktur, transport og netværk
Stedfortrædende fast repræsentant

Spanien:

José BLANCO LÓPEZ
José Pascual MARCO MARTÍNEZ

Minister for infrastruktur og transport
Stedfortrædende fast repræsentant

Frankrig:

Thierry MARIANI

Minister under ministeren for økologi, bæredygtig udvikling, transport og boligspørgsmål, med ansvar for transport

Philippe LEGLISE-COSTA

Stedfortrædende fast repræsentant

Italien:

Corrado PASSERA
Vincenzo GRASSI

Minister for økonomisk udvikling og infrastruktur
Stedfortrædende fast repræsentant

Cypern:

Efthemios FLOURENTZOU
Alecios MICHAELIDES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder
Statssekretær

Letland:

Juris ŠTĀLMEISTARS

Stedfortrædende fast repræsentant

Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Vicetransport- og kommunikationsminister

Luxembourg:

Claude WISELER
François BILTGEN

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur
Justitsminister, minister for offentlig forvaltning og administrative reformer, minister for videregående uddannelse og forskning, minister for kommunikation og medier, minister for trossamfund

Ungarn:

Tamás Iván KOVÁCS

Understatssekretær for EU-anliggender og internationale forbindelser, Ministeriet for National Udvikling

Malta:

Patrick MIFSUD

Stedfortrædende fast repræsentant

Nederlandene:

Derk OLDENBURG

Stedfortrædende fast repræsentant

Østrig:

Doris BURES

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Slawomir NOWAK

Michał BONI

Maciej JANKOWSKI

Minister for transport, byggeri og havspørgsmål

Forvaltnings- og digitaliseringsminister

Understatssekretær, Ministeriet for transport, byggeri og havspørgsmål

Understatssekretær, Ministeriet for forvaltning og digitalisering

Magdalena GAJ

Portugal:

Álvaro SANTOS PEREIRA

Sérgio MONTEIRO

Økonomi- og beskæftigelsesminister

Statssekretær for offentlige arbejder, transport og kommunikation

Stedfortrædende fast repræsentant

Pedro COSTA PEREIRA

Rumænien:

Valerian VREME

Alexandru NAZARE

Minister for kommunikation og informationssamfundet

Statssekretær, Transport- og Infrastrukturministeriet

Slovenien:

Uroš VAJGL

Stedfortrædende fast repræsentant

Slovakiet:

Jan HUDACKÝ

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og Regionaludvikling

Finland:

Merja KYLLÖNEN

Maria RISLAKKI

Transportminister

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Anna-Karin HATT

Infrastrukturminister

It- og regionsminister

Det Forenede Kongerige:

Justine GREENING

Ed VAIZEY

Statssekretær for økonomiske anliggender

Minister for kultur, kommunikation og kreative industrier

Kommissionen

Siim KALLAS

Neelie KROES

Antonio TAJANI

Næstformand

Næstformand

Næstformand

Den tiltrædende stats regering var repræsenteret således:**Kroatien:**

Irena ANDRASSY

Stedfortrædende fast repræsentant

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT

Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Rådet nåede til politisk enighed om et udkast til direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ([17324/11](#)) og bekræftede sin generelle indstilling fra juni i år, men tilpassede affattelsen af visse bestemmelser for at tage hensyn til ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet.

To delegationer tilsluttede sig dog ikke teksten. Den ene mener, at kravet om uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning for en serviceoperatør, der tilhører et organ med en dominerende stilling, er for bureaukratisk, og er også imod jernbanevirksomheders pligt til at lease ubenyttede faciliteter. Den anden delegation mener, at den retlige ramme i teksten er for ufleksibel og ikke tager tilstrækkeligt hensyn til de enkelte medlemsstaters situation. En tredje delegation undlod at stemme og havde betænkeligheder ved infrastrukturafgiftsreglerne.

Den politiske enighed vil blive formaliseret i form af en førstebehandlingsholdning, når juristlingvisterne har gennemgået teksten. Rådet vil dog allerede bestræbe sig på at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet for at nå til enighed om en endelig tekst, der kan vedtages i fællesskab af begge institutioner under andenbehandlingen.

Direktivudkastet er en omarbejdning af den første jernbanepakke, der består af tre direktiver om udvikling af jernbanerne i Europa, udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forvaltning af jernbaneinfrastruktur (direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF), som indførte en gradvis åbning af jernbanesektoren for konkurrence på europæisk plan.

Formålet med omarbejdningen er at forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa og dermed øge konkurrencen, styrke markedsovervågningen og forbedre betingelserne for investeringer i sektoren. Med henblik herpå samles de tre direktiver og de ændringer, der i tidens løb er foretaget heri, ved omarbejdningen i én tekst, og der foretages følgende andre ændringer:

- Konkurrencen mellem jernbanevirksomheder styrkes ved at gøre vilkårene for adgang til jernbanemarkedet mere gennemsigtige og forbedre operatørernes adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser såsom jernbanestationer, godsterminaler og vedligeholdelsesfaciliteter. For at sikre lige adgang fastsættes det udtrykkeligt ved omarbejdningen, at en serviceoperatør, der tilhører et organ med en dominerende stilling på det pågældende jernbanemarked, til en vis grad skal være uafhængig af dette organ, hvilket kræver adskillelse af regnskaber og uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning, idet der dog ikke skal oprettes en særskilt retlig enhed.

- De nationale tilsynsorganers uafhængighed og beføjelser, f.eks. til at indføre sanktioner eller gennemføre revisioner, vil blive styrket. Samarbejdet mellem tilsynsorganerne om grænseoverskridende spørgsmål bliver også udvidet. Dette vil medvirke til at fjerne diskriminerende hindringer for adgang til jernbanetjenester og sikre, at markedet for jernbanetjenester fungerer korrekt.
- Finansieringen af jernbaneinfrastrukturen vil blive forbedret ved en mere langsigtet planlægning, som giver investorerne større sikkerhed, og ved en tilpasning af afgiftsreglerne, så der ansøres til en modernisering af infrastrukturen, herunder reduktion af støjemissioner.

Kommissionen fremlagde det omarbejdede forslag i september 2010 ([13789/10](#)). Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 16. november 2011 ([16805/11](#)).

Forordningen om fartskrivere

Rådet nåede til enighed om en delvis generel indstilling til et nyt udkast til forordning om krav til konstruktion, installering, brug og afprøvning af fartskrivere ([18148/11](#)). Fartskrivere anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af reglerne om køretid og hvileperioder med henblik på trafiksikkerhed, ordentlige arbejdsvilkår for førere og loyal konkurrence mellem transportvirksomheder. Formålet med det nye udkast til lovgivning, som skal træde i stedet for forordningen om fartskrivere fra 1985, er at vanskeliggøre svig og mindske den administrative byrde ved at gøre fuld brug af nye teknologier og indføre en række nye reguleringsforanstaltninger.

Den delvise generelle indstilling omfatter ikke forslaget om, at førerkort, der anvendes sammen med fartskriveren, integreres i kørekortet. Denne bestemmelse vil blive drøftet senere sideløbende med forslaget til revision af direktivet om kørekort, som Kommissionen forelagde for nylig ([16842/11](#)), og som også indeholder bestemmelser om, at førerkortfunktionerne skal integreres i kørekortet.

Den tekst, der blev opnået enighed om, er et kompromis, som formandskabet har fremlagt, og som et stort flertal af delegationerne støtter. Visse delegationer har dog stadig betænkeligheder med hensyn til bestemte punkter. En delegation ønsker, at fritagelserne for kravet om brug af fartskriver udvides, så radius for fritaget transport øges til 150 km. Andre delegationer mener ikke, at sanktioner skal harmoniseres, og ville foretrække, at man udelader kravet om, at sanktioner skal være i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er defineret i direktivet om sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Den delvise generelle indstilling indeholder følgende nøgleelementer:

Med hensyn til anvendelse af teknologi vil den nuværende manuelle registrering af køretøjets position blive erstattet af en automatisk registrering via satellitpositionering. Desuden vil fjernkommunikation fra fartskriven, der giver grundlæggende oplysninger om overholdelsen af reglerne, muliggøre tidlig sporing af eventuel manipulation eller eventuelt misbrug og dermed give kontrolmedarbejderne mulighed for bedre at målrette vejkontrollen og undgå unødvendig kontrol. Medlemsstaterne får dog ikke pligt til at sørge for, at deres kontrolmyndigheder har instrumenter til tidlig fjernsporing af denne art. Desuden kan fartskriven udstyres med en grænseflade, der letter dens integration i intelligente transportsystemer på visse betingelser.

De reguleringsmæssige ændringer omfatter skærpede krav til værksteder, der installerer og justerer fartskrivere. For at mindske den administrative byrde vil den fritagelse for pligten til at bruge fartskrivere, som medlemsstaterne kan indrømme visse brugere, hovedsagelig små og mellemstore virksomheder, blive udvidet; for disse brugere indfører det nye forordningsudkast fritagelse for så vidt angår transportoperationer inden for en radius af 100 km, idet denne fritagelse hidtil har været begrænset til 50 km i visse tilfælde.

Reguleringsforanstaltningerne finder anvendelse to år efter forordningens offentliggørelse i EU-Tidende med undtagelse af bestemmelserne om godkendelse og kontrol af værksteder og brugen af førerkort, der finder anvendelse et år tidligere. Den "intelligente fartskriver", dvs. anvendelsen af den nye satellitbaserede teknologi, bliver obligatorisk 40 måneder efter, at de tekniske specifikationer for den nye fartskriver er fastlagt, dvs. sandsynligvis i 2017 eller 2018.

Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af forordningen, har endnu ikke drøftet forslaget.

SØTRANSPORT

Uddannelse af søfarende

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling om ajourføring af et direktiv fra 2008 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv ([18147/11](#)) med henblik på at stemme EU-lovgivningen overens med de seneste ændringer i den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW). 2008-direktivet indarbejder denne konvention, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som alle EU-medlemsstaterne er parter i, i EU-lovgivningen.

To delegationer støttede den generelle indstilling, men rejste nogle spørgsmål. Den første var betænkelig ved kravet om, at der skal indsendes oplysninger om beviser til Kommissionen til statistiske formål. Den anden delegation mente, at der er juridiske uklarheder i teksten, og bad Kommissionen om at løse dette problem ved en kommende omarbejdning af EU's STCW-direktiv.

De ændringer af STCW, som IMO vedtog i 2010, og som træder i kraft i 2012 (med overgangsordninger indtil 2017), omfatter bestemmelser om

- opdaterede standarder vedrørende helbredsmæssig egnethed, egnethed til tjeneste og alkoholmisbrug
- opstilling af de nye fagprofiler for "befarne søfarende", "elektrotekniske officerer" og elektrotekniske menige
- sikkerhedsrelateret uddannelse for alle søfarende
- mere præcis og forenklet definition af beviser og
- forebyggelse af svigagtige fremgangsmåder i forbindelse med beviser.

Direktivudkastet indarbejder disse ændringer i EU-retten og tilpasser STCW-bestemmelserne om vagthold for at bringe dem på linje med EU-reglerne om arbejdstid for søfarere.

Desuden forlænger direktivudkastet den tid, som Kommissionen har til at tage stilling til anerkendelsen af uddannelses- og bevisordningerne i tredjelande, fra tre til 18 måneder, da fristen på tre måneder har vist sig ikke at fungere i praksis. Den nye tekst indeholder også bestemmelser om indsamling af oplysninger om søfarendes beviser til statistiske formål som et redskab i beslutningsprocessen i denne sektor.

Direktivforslaget indgår i Kommissionens "sociale dagsorden for søtransport", der også vil komme til at omfatte en meddelelse og et lovgivningsforslag om håndhævelse af Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention fra 2006 om søfarendes arbejdsforhold.

Europa-Parlamentet har endnu ikke fastlagt sin holdning til forslaget, som Kommissionen fremlagde i september i år ([14256/11](#)).

Krav om dobbeltskrog for olietankere

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling om omarbejdning af forordningen fra 2002 om indfasning af krav om dobbeltskrogsdesign for olietankskibe med enkeltskrog ([17025/11](#)). Ved omarbejdningen gøres teksten tydeligere, idet de ændringer, der er foretaget i forordningen i tidens løb, samles i én tekst; den eneste ændring af de gældende regler vedrører proceduren for revision af henvisningerne i forordningen til de relevante regler og resolutioner vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Rådet og Europa-Parlamentet vil bemyndige Kommissionen til at tilpasse nummereringen af henvisningerne til en eventuel omnummerering af IMO-reglerne. Denne procedure, der er indført ved Lissabontraktaten, skal erstatte den nuværende, hvorefter beslutninger om ændringer af henvisningerne træffes af et udvalg bestående af eksperter fra både Kommissionen og medlemsstaterne. Rådet fandt det tilstrækkeligt at begrænse omfanget af eventuelle ændringer til en omnummerering, da olietankskibe med enkeltskrog vil blive udfaset i nær fremtid, og det derfor er usandsynligt, at IMO vil ændre indholdet af reglerne for disse.

Den forordning, der skal omarbejdes, forbyder transport til eller fra EU-havne af svære olier i olietankskibe med enkeltskrog, og indfører en fremskyndet ordning for indfasning af anvendelsen på olietankskibe med enkeltskrog af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe med 2015 som sidste frist. Forordningen blev vedtaget i 2002 som reaktion på skibssulykker, der involverede olietankskibe, og på den deraf følgende forurening af EU's farvande og kyster. Hovedformålet er at øge sikkerheden og forebygge forurening fra søtransport ved at gøre olietankskibe sikrere.

Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af omarbejdningen, har endnu ikke fastlagt sin holdning.

INTERMODALE SPØRGSMÅL

Transeuropæiske transportnet

Rådet noterede sig en rapport ([17629/11](#)) fra formandskabet om status over de nye retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Retningslinjerne definerer en langsigtet strategi for TEN-T med henblik på at etablere et fuldstændigt og integreret transportnet, der omfatter alle medlemsstater og regioner og danner grundlaget for en afbalanceret udvikling af alle transportformer.

Rådets forberedende organer har først for nylig indledt drøftelserne om de retningslinjer, som Kommissionen foreslår ([15629/11](#)). Medlemsstaterne støtter generelt forslaget om at indføre en tostrengt struktur, hvor der skelnes mellem et hovednet, der skal indføres som en prioritet, og et samlet net, mens andre aspekter af de foreslåede retningslinjer skal drøftes nærmere. Medlemsstaternes største betænkeligheder er omhandlet i formandskabets rapport. Mange delegationer tog ordet for at fremhæve følgende vigtige punkter:

Flere medlemsstater finder de budgetmæssige følger problematiske, især udgifterne til opfyldelse af kravene i retningslinjerne for de forskellige transportformer, navnlig jernbanetransport.

Flere medlemsstater understregede, at det skal sikres, at medlemsstaterne har ret til at beslutte, hvilke projekter der skal gennemføres på deres territorium.

Forslagets tilgang med hovednetkorridorer blev støttet af flere medlemsstater, medens flere andre var kritiske eller ønskede større klarhed. Forvaltningen af korridorerne blev nævnt som et vigtigt spørgsmål, der skal drøftes nærmere, og det blev understreget, at en øget administrativ byrde skal undgås.

Flere medlemsstater understregede også betydningen af transportforbindelser med nabolandene.

Andre spørgsmål vedrørte de bindende frister, som Kommissionen har foreslået for oprettelse af hovednettet og det samlede net, og Kommissionens beslutning om at lade retningslinjerne tage form af en forordning, der er stilet direkte til alle potentielle interessenter, bl.a. regionale og lokale myndigheder og private organer, i stedet for en afgørelse, der kun er rettet til medlemsstaterne, som det er tilfældet med de gældende retningslinjer.

Rådet pålagde sine forberedende organer at fortsætte drøftelserne om de foreslåede retningslinjer, der skal godkendes af både Rådet og Europa-Parlamentet.

Retningslinjerne indeholder krav om forvaltning af infrastrukturen og prioriteterne for udviklingen af TEN-T og omfatter også gennemførelsesforanstaltninger. I retningslinjerne fastlægges rammerne for identifikationen af projekter af almen interesse, der bidrager til udviklingen af nettet; sådanne projekter kan vedrøre oprettelse, vedligeholdelse, genopbygning og opgradering af infrastruktur for alle transportformer og foranstaltninger til fremme af den ressourceeffektive anvendelse af infrastruktur.

Nettets nye tostrengede struktur som skitseret i Kommissionens forslag har følgende hovedtræk:

Det samlede net, der skal færdiggøres inden udgangen af 2050, kommer til at bestå af al eksisterende og planlagt TEN-T-infrastruktur, der opfylder kravene i retningslinjerne, bl.a. ressourceeffektivitet og miljø- og teknologiaspekter.

Hovednettet, der skal være på plads inden udgangen af 2030, består af de komponenter i det samlede net, der har den største strategiske betydning ud fra et europæisk synspunkt, såsom manglende led på tværs af grænserne, de største flaskehalse og multimodale knudepunkter. Det skal opfylde yderligere krav og vil blive gennemført via multimodale **netkorridorer**, der omfatter mindst tre, eller i begrundede tilfælde to, forskellige transportformer og går gennem mindst tre medlemsstater. Disse korridorer bliver et instrument til kapacitetsforvaltning, investeringer og interoperable trafikstyringssystemer og opførelse og koordinering af multimodale omladningsfaciliteter. For hver korridor vil de berørte medlemsstater etablere en platform, der skal varetage styring og samordnet gennemførelse af korridoren; hver korridor ledes af en europæisk koordinator, som udpeges af Kommissionen.

Bilagene til forslaget indeholder kort over det samlede net og hovednettet (addenda til [15629/11](#)), og den foreslåede liste over hovednetprojekter findes i bilag I til forslaget om Connecting Europe-faciliteten ([16176/11](#)).

De første retningslinjer for TEN-T-politikken blev vedtaget i 1996 og revideret i 2004. I 2010 blev der tilføjet kort over de ti nye medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004. I den forestående revision tages der fat på de vigtigste problemer vedrørende manglende led, især sektioner på tværs af grænser, infrastrukturforskelle mellem og inden for medlemsstater, utilstrækkelige multimodale forbindelser, drivhusgasemissioner fra transport og utilstrækkelig inoperabilitet.

EVENTUELT (Transport)

Lufthavns pakken

Rådet påhørte en præsentation ved Kommissionen af tre lovgivningsforslag vedrørende forskellige områder inden for luftfart, nemlig groundhandlyingdelser ([18008/11](#)), tildeling af slots ([18009/11](#)) og bestemmelser om støjbegrænsning ([18010/11](#)). Formålet med pakken, som også indeholder en meddelelse om lufthavns politik ([18007/11](#)), er at tackle to nøgleudfordringer, nemlig lufthavns-kapacitet og servicekvalitet. Mere generelt skal den bidrage til gennemførelsen af initiativet vedrørende gennemførelsen af et fælles europæisk luftrum.

Det kommende danske formandskab anser lufthavns pakken for at være en prioritet.

Det fælles europæiske luftrum

Formandskabet orienterede Rådet om resultaterne af en konference på højt plan vedrørende gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og udvidelsen heraf til lande uden for Den Europæiske Union, der fandt sted i Warszawa den 28. november ([18108/11](#)). Konferencen understregede behovet for at arbejde videre med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og fremme samarbejdet med EU's naboer med henblik på at udvide det til lande uden for EU. Betydningen af at gennemføre SESAR-programmet (forskning i lufttrafikstyring i det fælles luftrum), der er luftrumets teknologiske søjle, blev også understreget.

Rådet noterede sig også oplysninger fra Kommissionen om gennemførelsen af regelsættet for luftrummet ([18291/11](#)). Kommissionen gjorde ministrene opmærksom på sin rapport om dette emne fra november ([16582/11](#)) og understregede, at 2012 bliver afgørende for gennemførelsen af luftrummet med nøgleudfordringer på en række områder, nemlig oprettelse af funktionelle luftrumsblokke (FAB), der samler to eller flere medlemsstater i grupper for således at opnå bedre lufttrafikstyring, forbedring af præstationsordninger, netværksstyring og forberedelser til gennemførelsen af SESAR.

Desuden underrettede den rumænske og den bulgarske delegation Rådet om oprettelsen af den funktionelle luftrumsblok Donau, der består af både Rumæniens og Bulgariens luftrum. De to lande underskrev aftalen om oprettelsen af denne funktionelle luftrumsblok samme dag sideløbende med Rådets samling ([18299/11](#)).

Sikkerhedsstyring på luftfartsområdet

Kommissionen forelagde Rådet sit nye forslag til sikkerhedsstyring på luftfartsområdet i Europa, der indebærer, at man går fra regelfastsættelse og reaktion til et proaktivt, risikobaseret sikkerhedsstyringssystem, der skal trække på ekspertise og input fra alle interessenter inden for luftfart i hele EU ([18057/11](#)). Dette forslag er beskrevet i detaljer i Kommissionens meddelelse om et europæisk sikkerhedsstyringssystem på luftfartsområdet ([16210/11](#)).

Luftfragtsikkerhed

Kommissionen briefede Rådet om fremskridtene med gennemførelsen af en EU-handlingsplan, som Rådet godkendte i december 2010 med henblik på at øge luftfragtsikkerheden. Kommissionen fremhævede især det arbejde, der er gennemført på følgende tre områder: fælles metode for sikkerhedsrisikovurdering, screening af fragt og overførsel af data om fragt, der føres ind i EU.

Emissionshandel i luftfartsektoren

Kommissionen briefede ministrene om situationen med hensyn til anvendelsen af EU's emissionshandelssystem for drivhusgasser (ETS) på luftfart, der skal begynde den 1. januar 2012, og forbindelserne med tredjelande, der er imod, at international luftfart omfattes af EU's ETS. Kommissionen vil fortsætte sine igangværende bilaterale drøftelser med disse lande, men vil samtidig arbejde for, at der findes en global løsning på dette spørgsmål i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

Europæiske satellitnavigationsprogrammer

Kommissionen forelagde ministrene sit forslag til forordning om gennemførelse og udnyttelse af de europæiske satellitnavigationsprogrammer Egnos og Galileo ([17844/11](#)). Forslaget, der skal træde i stedet for forordning 683/2008, indeholder navnlig bestemmelserne om finansiering og styring af programmerne for perioden 2014-2020.

Ministerkonferencen for det østlige partnerskab for så vidt angår transport

Formandskabet briefede Rådet om konferencen mellem transportministrene fra EU-medlemsstaterne, de seks lande, der er omfattet af det østlige partnerskab (Hviderusland, Ukraine, Moldova, Georgien, Armenien og Aserbajdsjan), og Kroatien, der fandt sted i Krakow (Polen) den 24.-25. oktober 2011. På konferencen havde alle parter lejlighed til at give udtryk for deres forventninger til et transportsamarbejde, drøfte deres roller i gennemførelsen af partnerskabet og overveje, hvordan transportinfrastrukturforbindelserne mellem dem kan forbedres. Konferencen nedsatte også et transportpanel for det østlige partnerskab og vedtog en fælles erklæring om transportsamarbejde ([16406/11](#)).

Det kommende formandskabs arbejdsprogram

Den danske delegation præsenterede det kommende formandskabs arbejdsprogram for transportsektoren, hvori det overordnede mål vil være "grøn vækst". Det kommende danske formandskab vil fortsætte det igangværende arbejde med de sager, der ligger på Rådets bord, og især forsøge at nå til enighed med Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen om omarbejdningen af den første jernbanepakke. Desuden vil det indlede arbejdet med de forslag, som Kommissionen har forelagt for nylig, såsom lufthavns pakken og forslagene om kørekort og satellitnavigationsprogrammerne samt et forventet forslag om håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. TEN-T-retningslinjerne og lufthavns pakken, især forslagene om groundhandling og støjbegrænsning, prioriteres højt.

TELEKOMMUNIKATION

Flerårigt radiofrekvenspolitikprogram

På et offentligt møde vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning til og begrundelsen ([16226/11](#) + [ADD1](#)) for udkastet til afgørelse om et flerårigt radiofrekvenspolitikprogram. Den belgiske delegation undlod at stemme.

Den godkendte tekst er forhandlet på triløgmøder mellem det polske formandskab, Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen. Rådets holdning fremsendes til Europa-Parlamentet, som forventes at godkende den på plenarmødet i februar 2012.

Formålet med programmet er at opstille politiske retningslinjer og mål for den strategiske planlægning og harmonisering af anvendelsen af frekvenser for at sikre det indre markeds funktion. Programmet dækker alle de EU-politikområder, der vedrører anvendelsen af frekvenser, såsom elektronisk kommunikation, forskning, teknologisk udvikling og rummet, transport, energi og det audiovisuelle område.

Formålet med det nye program er især at nå følgende politikmål:

- at fremme en effektiv forvaltning og anvendelse af frekvenser
- rettidigt at allokere tilstrækkelige og egnede frekvenser til støtte for EU-politikmål og med henblik herpå gøre alt, hvad der er muligt, for på grundlag af en oversigt over frekvensanvendelser at identificere mindst 1 200 MHz frekvenser senest i 2015
- at bygge bro over den digitale kløft og bidrage til målsætningerne i den digitale dagsorden for Europa ved at fremme adgang til bredbånd med en hastighed på ikke mindre end 30 Mbps senest i 2020 for alle EU's borgere
- at gøre det muligt for EU at tage føringen på området for trådløse elektroniske bredbåndskommunikationstjenester ved at frigøre tilstrækkelige frekvensressourcer i omkostningseffektive bånd, således at disse tjenester kan være til rådighed generelt
- at fremme innovation og investeringer
- at bibeholde og udvikle effektiv konkurrence, herunder navnlig inden for elektroniske kommunikationstjenester
- at mindske opsplittningen af det indre marked og fuldt ud udnytte dets potentiale for at fremme økonomisk vækst og udnytte stordriftsfordele på EU-niveau.

I henhold til afgørelsen skal der oprettes en oversigt over de nuværende frekvensanvendelser til kommercielle og offentlige formål. Oversigten forvaltes af Kommissionen, som senest den 1. juli 2013 forventes at vedtage relevante gennemførelsesretsakter for at udvikle fremgangsmåder og formater for medlemsstaternes indsamling og indberetning af data.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af denne afgørelse senest to år efter ikrafttrædelsen og foretager en evaluering af anvendelsen af afgørelsen senest den 31. december 2015.

Forordningen om roaming

Rådet noterede sig på et offentligt møde en statusrapport ([17900/11](#)) om et udkast til forordning om roaming og drøftede dette forslag på grundlag af formandskabets spørgsmål ([17751/1/11](#)).

Formålet med forslaget ([12639/1/11](#)) er at revidere den nuværende forordning ved at indføre konkurrencefremmende strukturforanstaltninger og forlænge forordningens gyldighed indtil den 30. juni 2022. De foreslåede strukturforanstaltninger skal tackle manglende konkurrence og valgmuligheder for forbrugerne, som er skyld i de høje roamingpriser. Hensigten er at åbne markedet for forskellige typer leverandører og gøre forbrugerne mere bevidste om roamingpriser og øge deres valgmuligheder ved at tillade dem også at købe roaming som en selvstændig tjeneste.

Den nuværende forordning om roaming udløber den 30. juni 2012. Det kommende danske formandskab vil stile mod at opnå enighed med Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen i begyndelsen af 2012.

Formandskabets statusrapport skal informere ministrene om det hidtidige arbejde og identificere spørgsmål, der skal overvejes nærmere.

Gruppen har drøftet forslaget på flere møder på grundlag af tre grupperinger, som omfatter forslagets hovedelementer: strukturforanstaltninger, prislofter samt gennemsigtighed, beskyttelsesforanstaltninger og tilsyn. De fleste delegationer hilste forslaget velkommen. De ville dog gerne have afklaret det nøjagtige anvendelsesområde for forpligtelsen til engrossalg og spurgte, om det var teknisk og praktisk muligt at afkoble indenlandske mobiltjenester fra internationale roamingtjenester, og om tidsrammen for gennemførelse af særlige tiltag, som nævnes i forordningen. Delegationerne udtrykte også en vis betænkelighed over de foreslåede prislofter og prislofternes margen på engros- og detailniveau.

Den første forordning om roaming, der blev vedtaget i 2007, omfattede kun taletelefoni. I juni 2009 blev den ændret og udvidet til regulering af SMS og engrosmarkedet for dataroamingtjenester. Forordningens varighed blev forlænget til juni 2012.

Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed

På et offentligt møde noterede Rådet sig fremskridtsrapporten ([18156/11](#)) om et udkast til forordning om Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed (ENISA).

Kommissionens forslag har til formål at styrke og modernisere ENISA og give det et nyt mandat for en periode på fem år. Det nuværende mandat udløber den 13. september 2013.

I formandskabets fremskridtsrapport gøres der rede for arbejdet med dette spørgsmål under det polske formandskab¹. Varigheden af agenturets mandat er stadig et udestående spørgsmål; flere delegationer kan give deres tilslutning til et tidsbegrænset mandat (herunder et længere mandat end de fem år, som Kommissionen har foreslået), mens flere andre støtter et tidsubestemt mandat. Det polske formandskab har foreslået nye opgaver for agenturet, navnlig at støtte og fremme frivilligt samarbejde mellem Computer Security Incident Response Teams og Computer Emergency Response Teams og støtte tilrettelæggelsen af bevidstgørelsesaktiviteter vedrørende net- og informationssikkerhed. På det internationale område fokuserer formandskabets forslag på agenturets bidrag til EU's indsats i samarbejdet med tredjelande og internationale organisationer, navnlig ved at fremme deres inddragelse i internationale øvelser vedrørende net- og informationssikkerhed.

Europa-Parlamentet forventes at afslutte sin førstebehandling af dette forslag i begyndelsen af 2012.

Kommissionens oprindelige forslag findes i [14358/10](#).

Det åbne internet og netneutraliteten

Rådet vedtog konklusioner om det åbne internet og netneutraliteten i Europa ([17904/11](#)).

Disse konklusioner er udarbejdet på grundlag af Kommissionens meddelelse om emnet fra april 2011 ([9350/11](#)). Meddelelsen skal opfylde Kommissionens tilsagn om at bevare "internettets åbne og neutrale karakter under fuld hensyntagen til medlovgivernes ønske om at værne om netneutraliteten som et politisk mål og reguleringsprincip, som de nationale tilsynsmyndigheder skal fremme". Dette tilsagn blev givet i Kommissionens erklæring om netneutralitet, da 2009-telekommunikationspakken blev vedtaget (*EUT C 308 af 18.12.2009, s. 2*).

¹ Det belgiske formandskab fremlagde sin fremskridtsrapport i december 2010 ([16835/10](#)) og det ungarske formandskab sit i maj 2011 ([10296/11](#)).

I konklusionerne understreger Rådet bl.a. behovet for at bevare internettets åbne og neutrale karakter og betragte netneutralitet som et politisk mål. Det udtrykker tilfredshed med Kommissionens plan om på grundlag af de undersøgelser, som Sammenslutningen af Europæiske Tilsynsmyndigheder inden for Elektronisk Kommunikation (BEREC) har foretaget, at vurdere behovet for strengere foranstaltninger og om nødvendigt at offentliggøre yderligere retningslinjer for netneutralitet. Det udtrykker også tilfredshed med Kommissionens tilsagn om at overvåge gennemførelsen af EU-regelsættet om elektroniske kommunikationsnet og -tjenester og udsende en kodeks for gældende onlinerettigheder i EU senest i 2012.

Kommissionen opfordres bl.a. til sammen med BEREC at vurdere uoverensstemmelsen mellem de hastigheder for internetforbindelse, der reklameres med, og de faktiske downloadhastigheder i medlemsstaterne og aflægge rapport til Rådet og Parlamentet om situationen senest i 2012. Desuden opfordres Kommissionen til at give yderligere oplysninger om bedste praksis inden for trafikstyring og om, hvordan kravene fra globale tjenesteudbydere vedrørende tjenestekvalitet og -priser skal opfyldes.

EVENTUELT (Telekommunikation)**Den digitale dagsorden for Europa**

Kommissionen orienterede Rådet om situationen med hensyn til gennemførelsen af den digitale dagsorden.

Ministerkonference om udsigter for udviklingen af markedet for elektronisk kommunikation i EU

Formandskabet briefede Rådet om ministerkonferencen om udsigter for udviklingen af markedet for elektronisk kommunikation i EU, der fandt sted i Warszawa den 19.-20. oktober 2011 ([18159/11](#)).

Sjette ministerkonference om e-forvaltning

Formandskabet briefede ministrene om den sjette ministerkonference om e-forvaltning, der fandt sted i Poznań den 17.-18. november 2011 ([18290/11](#)).

Forsyningspligt i elektronisk kommunikation

Kommissionen forelagde Rådet sin meddelelse om resultaterne af den offentlige høring om forsyningspligtens rolle inden for e-kommunikation ([17466/11](#)).

Åbne data

På et offentligt møde forelagde Kommissionen Rådet sin meddelelse "Åbne data - en drivkraft for innovation, vækst og gennemsigtig forvaltning", et udkast til beslutning om videreanvendelse af Kommissionens informationer og et forslag til revision af direktivet om videreanvendelse af den offentlige sektors oplysninger.

Connecting Europe-faciliteten

På et offentligt møde forelagde Kommissionen Rådet sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om retningslinjer for transeuropæiske telenet og om ophævelse af beslutning nr. 1336/97/EF ([16006/11](#)).

Rammerne for elektronisk kommunikation

Kommissionen briefede Rådet om situationen med hensyn til gennemførelsen af rammerne for elektronisk kommunikation ([18169/11](#)).

Det kommende formandskabs arbejdsprogram

Den danske delegation orienterede Rådet om sit arbejdsprogram for telekommunikationssektoren. Formandskabets arbejde vil især fokusere på forordningen om roaming, forslaget om Connecting Europe-faciliteten, direktivet om den offentlige sektors oplysninger, forordningen om ENISA og den forestående revision af direktivet om elektroniske signaturer.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**TRANSPORT****Aftale med USA om fremme og brug af navigationssystemerne Galileo og GPS**

Rådet gav bemyndigelse til indgåelse af en aftale med USA, der skal danne rammen om et samarbejde om fremme, tilrådighedsstillelse og brug af de civile satellitbaserede navigationssystemer Galileo og GPS samt tilhørende anvendelser ([11575/11](#)). Beslutningen træffes, efter at medlemsstaterne har afsluttet deres interne procedurer, og Europa-Parlamentet har givet sin godkendelse.

Aftalen, der blev undertegnet i juni 2004 og er blevet midlertidigt anvendt siden november 2008, skal især sikre interoperabilitet og radiofrekvenskompatibilitet, adgang til signaler, konsultation før indførelse af standarder og certificering, licenser eller tekniske krav og ikke-diskrimination for så vidt angår handel med varer og tjenesteydelser.

Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs *

Rådet vedtog to afgørelser ([8663/11](#) + [16974/2/11 REV 2](#)) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen fra 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs fra 1974 efter Europa-Parlamentets godkendelse. Afgørelserne, hvoraf den ene omfatter transportdelen af protokollen og den anden den civilretlige del, bestemmer også, at medlemsstaterne bør tiltræde protokollen samtidig med EU, hvis det er muligt, dvs. senest den 31. december 2011.

Protokollen omhandler erstatningsansvar og forsikrings spørgsmål og juridiske aspekter heraf. Den vil sikre passagerer bedre rettigheder til erstatning, især ved at fastsætte et strengt erstatningsansvar for transportøren og omfatte obligatorisk forsikring med ret til rejse erstatningskrav direkte over for forsikringsselskaber op til en fastsat grænse. Protokollen indeholder også regler om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser.

Flere oplysninger kan findes i pressemeddelelsen i [8395/11](#), s. 11-12.

Udligningsordning for transsibiriske flyvninger

Repræsentanterne for EU-regeringerne, forsamlet i Rådet, godkendte konklusioner om indførelse af en udligningsordning med henblik på at undgå konkurrenceforvridning mellem EU-luftfartsselskaber, når aftalen med Rusland om udfasning af gebyrer til russiske luftfartsselskaber for brug af transsibiriske ruter (se pressemeddelelsen i [17398/11](#), s. 21) er trådt i kraft.

I henhold til udligningsordningen vil EU-luftfartsselskaber, der anvender nye frekvenser, for hvilke der ikke skal betales, bidrage til en fond, der skal fordeles mellem de EU-luftfartsselskaber, der stadig skal betale i henhold til gældende aftaler med russiske luftfartsselskaber i overgangsperioden indtil den 1. januar 2014.

Aftalen med Rusland træder i kraft den første dag i måneden efter den dato, hvor der træffes afgørelse om Ruslands tiltrædelse af Verdenshandelsorganisationen, hvilket forventes at blive i december i år. Fra den dato - dvs. sandsynligvis fra den 1. januar 2012 - vil nye frekvenser på transsibiriske ruter være fritaget for forretningsgebyrer for EU-luftfartsselskaber, medens gebyrer i henhold til gældende forretningsaftaler om overflyvning ophæves senest den 1. januar 2014. Eventuelle afgifter, der skal betales til de russiske myndigheder, vil desuden skulle være omkostningsrelaterede og gennemskuelige og må ikke føre til forskelsbehandling mellem udenlandske luftfartsselskaber.

Statistikker om vejgodstrafik

Rådet vedtog en omarbejdning af forordningen fra 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken ([PE 61/11](#)). Ved omarbejdningen tilpasses forordningen til Lissabontraktaten med hensyn til delegering af beføjelser til Kommissionen, og de ændringer, der er foretaget i forordningen i tidens løb, samles i én retsakt.

SOCIALPOLITIK

Statistikker over indkomstforhold og levevilkår

Rådet besluttede, at det ikke ville modsætte sig vedtagelsen af Kommissionens forordning om gennemførelse af forordning 1177/2003 om EU-statistikker om indkomstforhold og levevilkår ([14914/11](#)).

Kommissionens forordning er omfattet af den såkaldte forskriftsprocedure med kontrol. Det betyder, at Kommissionen nu, da Rådet har givet sin tilslutning, kan vedtage direktivet, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig det.

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE**Ændring af bilag IV (energi) til EØS-aftalen**

Rådet vedtog en afgørelse om den holdning, som EU skal indtage i Det Blandede EØS-udvalg vedrørende en ændring af bilag IV (energi) til EØS-aftalen. Ved denne ændring vil direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder blive indarbejdet i aftalen ([16720/11](#)).

BESKÆFTIGELSE**Anvendelse af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen til fordel for Italien**

Rådet vedtog en afgørelse om afsættelse af 3,92 mio. EUR under den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) til støtte for arbejdstagere, der afskediges i den italienske byggesektor på grund af faldet i private investeringer i boligbyggeri som følge af den globale finansielle og økonomiske krise.

DET INDRE MARKED**Direktivet om sikkerhedskrav til legetøj - Tekniske ændringer**

Rådet besluttede, at det ikke vil modsætte sig Kommissionens vedtagelse af et direktiv om ændring af direktiv 2009/48/EF om sikkerhedskrav til legetøj med henblik på at tilpasse migrationsgrænserne for cadmium.

Udkastet til direktiv er underlagt forskriftsproceduren med kontrol. Det betyder, at Kommissionen nu, da Rådet har givet sin tilslutning, kan vedtage direktivet, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig det.

HANDELSPOLITIK**Antidumping - Kompressorer - Kina**

Rådet vedtog en forordning om en præcisering af anvendelsesområdet for den endelige antidumpingtold, der indførtes ved forordning (EF) nr. 261/2008 på importen af visse kompressorer med oprindelse i Kina ([17055/11](#)).

ØKONOMISKE OG FINANSIELLE ANLIGGENDER**Forhøjelse af medfinansieringssatserne for EU-fonde**

Rådet vedtog en forordning om en midlertidig forhøjelse af EU-medfinansieringssatserne fra strukturfondene og samhørighedsfonden for medlemsstater, som er i finansielle vanskeligheder ([66/11](#) + [18038/11 ADD 2](#)). Dette sker på baggrund af enigheden med Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen. Hovedformålet med de nye regler er at lette anvendelsen af finansiering fra EU's samhørighedspolitik og derved at mildne finanskrisens følger for realøkonomien, arbejdsmarkedet og borgerne.

Rådet vedtog også en forordning om ændring af de almindelige regler for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden ([65/11](#) + [18036/11 ADD 1](#)), efter at Europa-Parlamentet var nået til enighed ved førstebehandlingen. Hovedformålet med den nye forordning er at gøre den gældende generelle forordning om samhørighedspolitik klarere med hensyn til anvendelsen af tilbagebetalingspligtig støtte i forbindelse med finansieringsteknik under strukturfondene.

For yderligere oplysninger henvises til [18512/11](#).

RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDER**Lokal grænsetrafik i Kaliningradregionen**

Rådet vedtog en forordning om ændring af forordning 1931/2006 med henblik på at inddrage Kaliningradregionen og bestemte polske administrative distrikter i et område, der betragtes som grænseområde ([17894/11](#) + [ADD 1](#)).

Formålet med de foreslåede ændringer er at lette grænsepassage i Kaliningradregionen i Den Russiske Føderation, der har en befolkning på næsten 1 mio. indbyggere og blev den eneste enklave i EU som følge af udvidelsen i 2004.

Den oprindelige forordning, der blev vedtaget i 2006, indeholder en fritagelse af personer, der bor i et grænseområde, for de generelle regler om grænsekontrol i Schengengrænsekodeksen for at sikre, at grænserne mellem EU-medlemsstaterne og deres tredjelandsnaboer ikke skaber unødige hindringer for handel, social og kulturel udveksling eller regionalt samarbejde.

DEN FÆLLES SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK**Bekæmpelse af piratvirksomhed på Afrikas Horn**

Rådet godkendte idéen om en ny mission under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik til støtte for regional flådekapacitetsopbygning i staterne på Afrikas Horn og i det vestlige Indiske Ocean.

For yderligere oplysninger henvises til [18321/11](#).
