

15101/03 (Presse 335)

(OR. en)

2551. samling i Rådet

- TRANSPORT, TELEKOMMUNIKATION OG ENERGI -

den 5. december 2003 i Bruxelles

Formand: **Pietro LUNARDI**
Den Italienske Republiks minister for
infrastruktur og transport

Internet: <http://ue.eu.int/>
E-mail: press.office@consilium.eu.int

Yderligere oplysninger: tlf. 32 2 285 62 19 – 32 2 285 63 19

15101/03 (Presse 335)

INDHOLD¹

DELTAGERE.....	4
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
SØTRANSPORT.....	6
FORURENING FRA SKIBE.....	6
EUROPÆISK AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED	8
OVERFLYTNING MELLEM SKIBSREGISTRE	9
INTERMODALE SPØRGSMÅL.....	10
DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET (TEN-T) - <i>Offentlig forhandling</i>	10
LUFTFART	12
TILDELING AF ANKOMST- OG AFGANGSTIDSPUNKTER I FÆLLESSKABETS	
LUFTHAVNE - <i>Offentlig forhandling</i>	12
EKSTERNE FORBINDELSER I LUFTFARTSSEKTOREN.....	13
LANDTRANSPORT.....	14
ELEKTRONISKE BOMPENGESYSTEMER.....	14
TARIFORDNING FOR BRUG AF VEJINFRASTRUKTUR.....	15
WEEKENDFORBUD - <i>Offentlig forhandling</i>	16
TRAFIKSIKKERHED - <i>Rådets konklusioner</i>	17
ØKOPOINTSsystemet - FORHANDLINGER MED TREDJELANDE	20
EVENTUELT	21
– Galileo	21
– Nødhavne.....	21
– Dobbeltkrog - IMO-forhandlinger	21
– PNR-oplysninger (Passenger Name Records)	21
– Fælles luftfartskrav - operationer (JAR-OPS)	22
– Havforurening.....	22

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://ue.eu.int>.
- Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets mødeprotokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten.

- Den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening..... 22

PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT

LUFTFART

- Forsikringskrav til luftfartsselskaber* - *Offentlig forhandling* I

ENERGI

- Samarbejde med Sydøsteuropa på energiområdet* I
- Luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande* - *Offentlig forhandling* I

ØKOFIN

- Beskatning II

DET INDRE MARKED

- Told II

RIA

- Lovlig indvandring * - *Offentlig forhandling* II

EKSTERNE FORBINDELSER

- Våbeneksport - Beretning om anvendelsen af EU-adfærdskodeksen II

ESFP

- Den Europæiske Unions Observatørmission (EUMM) III

UDVIKLINGSPOLITIK

- Klimaændring og udviklingspolitik - *Rådets konklusioner* III
- Informationssamfundet og udvikling VI

VEDTÆGTEN

- Vederlag og pensioner for EU's tjenestemænd og andre ansatte* VI

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

François ROUX

Stedfortrædende fast repræsentant

Danmark:

Flemming HANSEN

Trafikminister samt minister for nordisk samarbejde

Tyskland:

Ralf NAGEL

Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Byggeri og Boligspørgsmål

Grækenland:

Christos VERELIS

Georgis PASCHALIDIS

Trafik- og kommunikationsminister
Minister for handelsflåden**Spanien:**

Francisco ÁLVAREZ-CASCOS

Adolfo MENENDEZ

Minister for indenlandsk udvikling
Statssekretær for transport**Frankrig:**

Gilles de ROBIEN

Minister for infrastruktur, transport, boligspørgsmål, turisme og havspørgsmål

Irland:

Séamus BRENNAN

Dermot AHERN

Transportminister
Minister for kommunikation, marine ressourcer og naturressourcer**Italien:**

Pietro LUNARDI

Guido VICECONTE

Minister for infrastruktur og transport
Statssekretær for infrastruktur og transport**Luxembourg:**

Henri GRETHEN

Økonomi- og trafikminister

Nederlandene:

Karla PEIJS

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

Østrig:

Herbert GORBACH

Vicekansler og forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Portugal:

António CARMONA RODRIGUES

Minister for offentlige arbejder, transport og boligspørgsmål

Finland:

Leena LUHTANEN

Trafik- og kommunikationsminister

Sverige:

Jonas BJELVFENSTAM

Statssekretær, Ministeriet for Industri, Beskæftigelse og Kommunikation

Det Forenede Kongerige:

Alistair DARLING

Trafikminister

* * *

Kommissionen:

Loyola DE PALACIO

Næstformand

Regeringerne for de tiltrædende stater var repræsenteret som følger:

Den Tjekkiske Republik:

Milan ŠIMONOVSKÝ

Trafikminister

Estland:

Meelis ATONEN

Økonomi- og kommunikationsminister

Cypern:

Kyriakos KAZAMIAS

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Roberts ZĪLE

Trafikminister

Litauen:

Zigmantas BALČYTIS

Trafikminister

Ungarn:

István CSILLAG

Økonomi- og trafikminister

Malta:

Censu GALEA

Trafik- og kommunikationsminister

Polen:

Marek POL

Vicepremierminister, minister for infrastruktur

Slovakiet:

Pavol PROKOPOVIČ

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

Slovenien:

Jakob PRESEČNIK

Trafikminister

Janez POTOČNIK

Minister uden portefølje, med ansvar for Europaspørgsmål

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

SØTRANSPORT

FORURENING FRA SKIBE

Rådet noterede sig en statusrapport om forslaget til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening. Det bekræftede, at det har til hensigt at vedtage dette retsinstrument i nær fremtid og henstillede til De Faste Repræsentanters Komité at fortsætte arbejdet med sagen.

Formålet med direktivet er at gøre Marpol-konventionens internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og fastsætte harmoniserede regler for deres håndhævelse. Det udvider også foranstaltningerne til at omfatte overtrædelser, der finder sted i åbent hav, i overensstemmelse med bestemmelserne i FN's havretskonvention (UNCLOS).

Efter den politiske debat på sidste samling i Rådet (transport) (den 9. oktober) har de forberedende rådsinstanser gjort gode fremskridt. Der er opnået enighed om navnlig formålet, anvendelsesområdet og definitionen af de vigtigste begreber. De vigtigste uafklarede spørgsmål på dette trin vedrører henvisningen til strafferetlige sanktioner og andre strafferetlige begreber i et søjle 1-instrument og hensigtsmæssigheden af at betragte visse udtømmninger, der skyldes skader på skibet, og som ikke er omfattet af Marpol¹, som forurening i direktivets forstand.

Forslaget er en opfølgning af anmodningen fra Det Europæiske Råd den 13. december 2002 i København, efter olietankskibet Prestiges forlis, om, at der træffes yderligere specifikke foranstaltninger vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner i tilfælde af forurening fra skibe. På samlingen den 5.-6. december 2000 hilste Rådet (transport, telekommunikation og energi) det velkommen, at Kommissionen ville forelægge et forslag for at sikre, at enhver, der forårsager eller medvirker til en forureningsulykke ved udvisning af grov uagtsomhed, idømmes passende sanktioner.

¹ Marpol 73/78 er den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (1973) og dens 1978-protokol som ændret.

Det Europæiske Råd den 20.-21. marts 2003 i Bruxelles gik videre i sagen ved at opfordre til "at der inden udgangen af 2003 på grundlag af Kommissionens nyligt fremsatte forslag vedtages en ordning med sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, på det relevante retsgrundlag over for havforurening."

EUROPÆISK AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet til enighed om en generel indstilling til forslaget til en forordning om at give Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed nye opgaver med hensyn til maritim sikring og processen vedrørende Fællesskabets anerkendelse af uddannelse og kvalifikationer for søfolk fra tredjelande samt yderligere kompetence og midler til at bekæmpe forurening fra skibe.

Rådet nåede til enighed om alle uafklarede spørgsmål, navnlig spørgsmålet om at inddrage klart begrænsede opgaver på området maritim sikring under agenturets aktivitetsområde, dvs. opgaver i form af rent teknisk støtte til Kommissionen inden for rammerne af den kommende forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Aftalen giver også bl.a. agenturet mulighed for efter anmodning at bistå medlemsstaterne i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig forurening fra skibe.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed blev oprettet som led i anden pakke af foranstaltninger efter *Erika*-havariet og for at forsyne medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige bistand med henblik på hensigtsmæssig anvendelse af den tilsvarende fællesskabslovgivning.

OVERFLYTNING MELLEM SKIBSREGISTRE

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse vedtog Rådet med enstemmighed en generel indstilling vedrørende forslaget til en forordning om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet.

Formålet med forslaget er at erstatte forordning (EØF) nr. 613/91 om overførsel af skibe fra et register til et andet inden for Fællesskabet, udvide forordningens anvendelsesområde til også at omfatte passagerskibe, skabe passende sammenhæng med en række nye fællesskabsinstrumenter om sikkerhed til søs og øge samarbejdet mellem medlemsstaterne i kraft af bedre information og kortere frister.

INTERMODALE SPØRGSMÅL

DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET (TEN-T) - Offentlig forhandling

Rådet nåede til politisk enighed om den fælles holdning vedrørende udkastet til beslutning om ændring af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), så de tilpasses til dimensionerne i en udvidet europæisk union. Efter endelig udformning af teksten vil Rådet vedtage den fælles holdning på en kommende samling og sende den til Europa-Parlamentet som led i den fælles beslutningsprocedure.

Aftalen indeholder følgende hovedpunkter:

1. Begrebet "motorveje til søs" har til formål at samle godstransporten på logistiske søtransportruter og etablere søtransportforbindelser til godstransport. Det blev imidlertid besluttet, at "motorvejene til søs" kan omfatte kombineret transport af personer og varer, når der overvejes tale om godstransport.
2. Indførelse af begrebet "projekter af europæisk interesse", der giver mulighed for prioriteret behandling for så vidt angår procedurer for finansiering og tilladelse. Rådet besluttede at ændre Kommissionens forslag om visse bestemmelser vedrørende foranstaltninger, som Kommissionen skal træffe, hvis et projekt forsinkes væsentligt.
3. Oprettelsen af en ny koordineringsmekanisme på fællesskabsplan, der især skal fremme det operative og finansielle samarbejde mellem medlemsstater, der deltager i et grænseoverskridende projekt.
4. Om nødvendigt vil der kunne medtages andre projekter på listen over prioriterede projekter, hvis Kommissionen fremlægger forslag herom som led i den rapport om gennemførelsen af retningslinjerne, den skal forelægge hvert andet år.

5. Rådet gav også sin enstemmige tilslutning til, at projektet "Indre vandvej Seine-Schelde" opføres på den liste over prioriterede projekter, som Kommissionen har foreslået. Kommissionen mente ikke, at der bør optages nye projekter på dette stadium af beslutningsprocessen.

Kommissionens forslag supplerer det forslag om ændring af 1996-retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, som blev fremlagt i oktober 2001, og tager hensyn til henstillingerne i rapporten fra gruppen på højt plan, som havde tidligere kommissær for transport, Karel Van Miert, som formand. Det nye forslag indeholder de prioriterede projekter, som blev vedtaget i 1994, og tilføjer nye projekter til de projekter, som blev vedtaget af Det Europæiske Råd i Essen i 1994.

Forslaget om ændring af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet hænger nøje sammen med et parallelt forslag om finansiel støtte til udviklingen af nettet, som er udarbejdet med henblik på at forhøje Fællesskabets bidrag til specificerede projekter op til 30%, samtidig med at der foreslås en række nye finansieringsmekanismer, herunder hvorledes større deltagelse fra den private sektor kan tiltrækkes.

Hvad angår det europæiske vækstinitiativ vedrørende det transeuropæiske transportnet tog Rådet med tilfredshed til efterretning, at Økofin-Rådet har truffet beslutning om at forhøje Fællesskabets finansielle bidrag fra 10% til 20% for grænseoverskridende projekter og skitserede, hvordan vækstinitiativet vedrørende transport ligger helt på linje med de prioriterede projekter, Kommissionen har fremlagt, og som TTE-Rådet godkendte den 5. december 2003.

LUFTFART**TILDELING AF ANKOMST- OG AFGANGSTIDSPUNKTER I FÆLLESSKABETS
LUFTHAVNE - Offentlig forhandling**

Rådet nåede til politisk enighed, idet den belgiske delegation afholdt sig fra at stemme, om forslaget til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. Efter endelig udformning af teksten vil Rådet vedtage sin fælles holdning formelt på en kommende samling og sende den til Europa-Parlamentet som led i den fælles beslutningsprocedure.

Den tekst, der er opnået enighed om, er en teknisk ajourføring af den nuværende forordning, og den bringer nærmere klarhed over den gældende ordnings anvendelse på en række forskellige punkter, herunder koordinatorernes uafhængighed og den måde, hvorpå slottildelingsprocedurerne fungerer.

Rådet besluttede, at slottildelingsordningen, herunder også spørgsmålene om markedsadgang, skal revideres nærmere på et senere stadium med afsæt i et nyt forslag fra Kommissionen.

EKSTERNE FORBINDELSER I LUFTFARTSSEKTOREN

Rådet noterede sig kommissionsmedlem Loyola de Palacios oplysninger om de hidtidige forhandlinger med tredjelande på luftfartsområdet, navnlig med henblik på anden forhandlingsrunde med USA, der finder sted den 8.-11. december i Bruxelles, og om Kommissionens seneste aktiviteter med andre tredjelande, herunder Australien, New Zealand og Singapore.

Den 5. juni 2003 gav Rådet (transport) Kommissionen to mandater:

- et mandat til at indlede forhandlinger med USA på vegne af Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater med henblik på at nå frem til en aftale på luftfartsområdet ("åbent luftfartsområde"), og
- et "horisontalt mandat" til at føre forhandlinger med tredjelande om at erstatte visse bestemmelser (navnlig klausuler om udpegelse, der kræver nationalt ejerskab og national kontrol) i gældende bilaterale aftaler, for at disse aftaler kan bringes i overensstemmelse med fællesskabsretten.

LANDTRANSPORT

ELEKTRONISKE BOMPENGESYSTEMER

Rådet nåede i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse til enighed om en generel indstilling vedrørende forslaget til direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i medlemsstaterne.

I tråd med Rådets resolution af 17. juni 1997 forelagde Kommissionen i april 2003 et forslag til et direktiv om udbredelse af og interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

Formålet med direktivet er at sikre interoperabilitet gennem "én boks/én aftale".

Sigtet med at installere "én boks" i køretøjer, er at undgå den nuværende situation, hvor bilister skal have forskellige "bokse" for at kommunikere med de forskellige elektroniske bompengesystemer, der benyttes på medlemsstaternes territorium. Boksen skal indeholde udstyr, der mindst er interoperabelt og i stand til at udveksle data med alle elektroniske bompengesystemer, der anvender en eller flere af følgende teknologier: a) satellitpositionering, b) mobil kommunikation, der anvender standarden GSM-GPRS, c) 5,8 GHz mikrobølgeteknologi.

Sigtet med "én aftale" er at undgå, at bilister skal indgå separate aftaler med de enkelte operatører af de elektroniske bompengesystemer, de ønsker at benytte. I henhold til den europæiske elektroniske bompengetjeneste, der skal oprettes ved dette direktiv, vil én enkelt aftale med en operatør være tilstrækkelig til, at alle de elektroniske bompengesystemer, der anvendes i medlemsstaterne, kan benyttes.

I direktivet anbefales det også, at nye elektroniske bompengesystemer, der sættes i drift fra og med den 1. januar 2007, skal anvende satellitpositionering og mobilkommunikationsteknologi. Dette sender et vigtigt signal til de medlemsstater - både nuværende og kommende - som endnu ikke har elektronisk bompengesystemer.

TARIFORDNING FOR BRUG AF VEJINFRASTRUKTUR

Rådet havde en orienterende drøftelse om forslaget til direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af vejtransportinfrastrukturer.

Drøftelsen viste, at et flertal af delegationerne tillagde dette forslag stor betydning og var enige om, at det haster med at få etableret en ny og ajourført EU-dækkende ramme for transportinfrastruktur-afgifter.

Den 23. juli 2003 vedtog Kommissionen forslaget om ændring af det såkaldte eurovignet-direktiv (1999/62/EF). Hovedformålet med forslaget er at indføre vejafgifter, der bedre afspejler transportomkostningerne, etablere et mere differentieret afgiftssystem, at udvide anvendelsesområdet udtrykt i berørte køretøjer og at sætte en grænse for, hvad indtægter fra afgifterne kan anvendes til.

Forslaget fastsætter en ramme, som tager hensyn til følgende faktorer: tilbagelagt afstand, den skade, de forskellige køretøjstyper forårsager på vejene, indvirkningen på miljøet udtrykt i EURO-emissionskravene for tunge godskøretøjer, tidspunktet på dagen, overbelastningsniveauet for de pågældende veje.

Rammen omfatter det transeuropæiske vejnet og alle andre veje, som trafikken på det transeuropæiske vejnet kan ledes over på, og som direkte konkurrerer med dele af dette net. Medlemsstaterne kan frit anvende vejafgifter på veje, der ikke er omfattet af direktivet, forudsat at de opfylder traktatens regler og principper.

WEEKENDFORBUD - Offentlig forhandling

Rådet drøftede forslaget til direktiv om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på det transeuropæiske vejnet, som det foreligger efter forhandlingerne i Rådets forberedende organer. En række delegationer fremhævede deres generelle afstandtagen fra et fællesskabsinstrument på dette område. Disse delegationer fandt, at dette spørgsmål bør behandles i national lovgivning på grundlag af nærhedsprincippet. Formandskabet konkluderede på grundlag af drøftelsen, at betingelserne for at opnå politisk enighed ikke var til stede, og at Rådet måtte vende tilbage til spørgsmålet på et senere tidspunkt.

Forslaget, som Kommissionen oprindeligt fremlagde i maj 1998, opererer med et EU-dækkende sæt regler for kørselsrestriktioner. I øjeblikket anvender syv medlemsstater kørselsrestriktioner i henhold til national lovgivning, men de nærmere bestemmelser er forskellige fra stat til stat. Da der ikke findes nogen fællesskabslovgivning, kan medlemsstaterne frit indføre sådanne ordninger, forudsat at de ikke er diskriminerende.

TRAFIKSIKKERHED - Rådets konklusioner

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios fremlæggelse af følgende:

- et forslag til direktiv om kørekort (omarbejdning)
- et forslag til direktiv om mindstebetingelser for iværksættelse af direktiv 2002/15/EF samt af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 hvad angår social- og arbejdsmarkedslovgivning i forbindelse med vejtransportaktiviteter
- Kommissionens henstilling vedrørende håndhævelse i forbindelse med færdselssikkerhed.

Rådet vedtog følgende konklusioner om trafiksikkerhed:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM LÆGGER VÆGT PÅ at sikre EU's borgere de bedst mulige sikkerhedsbetingelser, som de er berettiget til for at kunne udnytte deres umistelige ret til mobilitet inden for bæredygtige rammer;

SOM HENVISER til Rådets konklusioner af 5.-6. juni 2003 om forbedring af trafiksikkerheden;

NOTERER SIG det tiltrædende landes politiske støtte til vedtagelsen af disse rådskonklusioner;

ER KLAR OVER, at det nuværende antal trafikofre i Europa er en uacceptabel menneskelig, social og økonomisk katastrofe, der volder ofrene og deres familier fysisk, psykologisk og materiel skade og også påfører samfundet generelt betydelig socioøkonomisk skade;

ERKLÆRER, at det enorme antal trafikofre er for høj en pris at betale, og at det derfor er en top-prioritet på den politiske dagsorden at komme dette alvorlige problem til livs. Enhver forsinkelse i indsatsen vil betyde yderligere uoprettelige tab af menneskeliv;

BEKRÆFTER målet om en samlet nedbringelse af antallet af ofre på mindst 50% i 2010, hvilket er en stærk og motiverende appel til beslutningstagerne og alle andre berørte parter samt til den europæiske offentlighed i almindelighed med understregning af, at hvert offer er et for meget;

FØLGER i den forbindelse de retningslinjer, Kommissionen har opstillet i meddelelsen "Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave", som Rådet har tilsluttet sig;

UNDERSTREGER, at større trafikssikkerhed kræver mobilisering hele tiden og på alle niveauer med en konstant og vedvarende indsats, at dette derfor bør prioriteres langt højere, og at der bør sikres tilførsel af passende finansielle og faglige ressourcer;

MINDER OM, at der findes effektive foranstaltninger, og at jo flere aktører, der deltager i gennemførelsen af sådanne foranstaltninger, jo større virkning får de; understreger desuden, at et forstærket samarbejde mellem de mange interessenter, som er ansvarlige for trafikssikkerhed, bedre kan give de forventede resultater;

UNDERSTREGER betydningen af at sikre, at alle europæiske borgere overholder færdselsreglerne, og at reglerne håndhæves effektivt, også når der er tale om overtrædelser begået uden for bopælslandet, så straffrihed undgås;

BEKRÆFTER, at omkostningerne ved mange trafikssikkerhedstiltag er yderst ringe sammenlignet med de menneskelige, sociale og økonomiske omkostninger ved farlige veje;

TILSLUTTER SIG derfor, at man i de enkelte lande og gennem samarbejde og udveksling af bedste praksis og en passende europæisk lovgivning er nødt til at fremme en samlet trafikssikkerhedspolitik baseret på følgende foranstaltninger, som styrker hinanden indbyrdes:

- a) at sammenholde de oplysninger, der er til rådighed, for at øge kendskabet til årsagerne til, omstændighederne ved og følgerne af trafikulykker og at drage de nødvendige konklusioner for så vidt muligt at forhindre, at de gentager sig. I den forbindelse er parterne enige om, når det er relevant, at bidrage til tiltag inden for rammerne af Det Europæiske Overvågningscenter for Færdselssikkerhed som et internt Kommissionsorgan, og de understreger, at de er interesseret i at foretage relevante analyser baseret på sammenlignelige og udtømmende data samt i, at resultaterne af sådanne analyser formidles til videnskabelige organer, beslutningstagere og offentligheden i almindelighed under iagttagelse af lovene og bestemmelserne om privatlivets fred.
- b) at fremme gradvis overensstemmelse mellem de vigtigste trafikssikkerhedsregler, således at de europæiske borgere til sin tid får en enkel og fælles EU-ramme af værdier og regler med hensyn til f.eks. fartgrænser, grund- og videreuddannelse af erhvervschauffører, køre- og hviletider og håndhævelse heraf, kørekort osv.
- c) at tilvejebringe de mest passende forskriftsmæssige, organisatoriske, tekniske og økonomiske betingelser i hver medlemsstat for at bidrage til at hæve sikkerhedsstandarderne på de europæiske veje, at identificere de farligste strækninger på farlige europæiske veje, at gøre en systematisk og konstant indsats, der skal hæve sikkerhedsniveauet på det bestående vejnet, og at give europæiske borgere omfattende og relevant oplysning om risikoniveauer og risikosituationer som et ekstra redskab i uddannelsen af bilister og for at øge bevidstheden om risikoen for trafikulykker.

- d) at give tilsagn om effektivt at håndhæve de regler, som efter undersøgelser har vist sig at have den største virkning med hensyn til at nedsætte antallet og alvorligheden af trafikulykker, f.eks. reglerne vedrørende fartgrænser, kørsel under påvirkning af alkohol og/eller narkotika og anvendelse af sikkerhedsseler samt styrthjelm og cykelhjem, også selv om en strengere håndhævelse af disse regler i begyndelsen kan være upopulær. Med hensyn hertil kan en bedre overholdelse af loven opnås ved en kombination af oplysning, vejledning og håndhævelse
- e) at indføre de effektive forskriftsmæssige, organisatoriske, tekniske og økonomiske betingelser i hver medlemsstat og om nødvendigt på europæisk plan, der er nødvendige for at forbedre og styrke beskyttelsesforanstaltningerne for bløde trafikanter og højrisikotrafikanter, idet der navnlig tænkes på fodgængere, cyklister samt unge og ældre; at vedtage de bedst egnede foranstaltninger for at gøre byområder sikre for fodgængere, cyklister, børn og ældre, således at de kan færdes sikkert på gader og pladser i byerne
- f) at indføre foranstaltninger i hvert enkelt land, der skal forbedre køretøjers sikkerhedsniveau yderligere ved at skærpe reglerne og systematisk give borgerne detaljerede oplysninger om resultaterne af igangværende forskning vedrørende køretøjers sikkerhed på europæisk plan, ved at fremme nye teknologier hvad angår trafiksikkerhed, som f.eks. hastighedsbegrænsende anordninger, sorte bokse til lagring af data om ulykker, advarselstone eller -blink for sikkerhedsseler og eSikkerhed, og ved hurtigere og mere systematisk at udbrede deres anvendelse i nye køretøjer
- g) at tilkendegive tilfredshed med fremskridt på EU-plan hvad angår ændringen af forordningen om køre- og hviletider for erhvervschauffører og den relevante håndhævelse af disse regler. Denne indsats bør også gælde arbejdsvilkår i forbindelse med trafiksikkerhed og alle sikkerhedsmæssige aspekter generelt. I denne henseende kan det på grund af den stigende internationalisering af såvel den private som den erhvervsmæssige vejtransport blive nødvendigt at skabe overensstemmelse mellem en række bestemmelser for at forbedre standarderne for trafiksikkerhed
- h) at bidrage til at yde ofre for trafikulykker og deres familier effektiv lægelig, psykologisk og juridisk støtte af høj kvalitet
- i) beslutsomt at tilskynde til udvikling af en ny trafiksikkerhedskultur blandt borgerne (især, men ikke kun skolebørn), de tekniske organer og de politiske beslutningstagere i såvel den offentlige som den private sektor; i denne forbindelse at indtage en proaktiv rolle med hensyn til at bekæmpe optræden eller udtryk inden for popkultur eller reklamer, der er i modstrid med denne sikkerhedsorienterede kultur
- j) at fremme partnerskaber og samarbejde mellem offentlige myndigheder, virksomheder, samfundsrepræsentanter og borgersammenslutninger med henblik på at opstille trafiksikkerhedsmål, at fastsætte prioriteter og aktioner og at henlede offentlighedens opmærksomhed på trafiksikkerhed. Hvor det er hensigtsmæssigt, bør der tages aktiv del i gennemførelsen heraf, idet alle nødvendige og relevante midler bringes i anvendelse, og idet de berørte parter navnlig tilskyndes til at undertegne det europæiske trafiksikkerhedsskarter.

ØKOPOINTSsystemet - forhandlinger med tredjelande

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios oplysninger om udarbejdelsen af udkast til henstillinger og forslag med henblik på fremtidige aftaler mellem Fællesskabet og Slovenien, Schweiz, Kroatien og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien om en midlertidig transitordning for tunge godskøretøjer i Østrig.

EVENTUEL– *Galileo*

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios oplysninger om en række spørgsmål vedrørende Galileo-programmet, især situationen i forhandlingerne med De Forenede Stater, og også om det udkast til forhandlingsdirektiver, som Kommissionen lige har forelagt, for samarbejdsaftaler med Indien og Israel samt om fællesforetagendet Galileos skattemæssige stilling i Belgien.

– *Nødhavne*

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios oplysninger om, hvor langt medlemsstaterne er kommet med udarbejdelsen af deres planer for nødhavne i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF.

– *Dobbeltskrog - IMO-forhandlinger*

Rådet noterede sig formandskabets og kommissær Loyola de Palacios oplysninger om resultatet af de forhandlinger, der har været ført i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i denne uge om indfasning af krav om dobbeltskrogede olietankskibe.

– *PNR-oplysninger (Passenger Name Records)*

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios oplysninger om den seneste udvikling i forbindelse med fremsendelsen til offentlige myndigheder i De Forenede Stater af oplysninger om flypassagerer og denne praksis' overensstemmelse med Den Europæiske Unions love og traditioner med hensyn til privatlivets fred og databaseskyttelse.

– ***Fælles luftfartskrav - operationer (JAR-OPS)***

Rådet noterede sig kommissær Loyola de Palacios udtalelse om de hidtidige fremskridt med henblik på at nå til enighed i Rådet om det ændrede forslag til en forordning om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

– ***Havforurening***

Rådet blev af kommissær Loyola de Palacio informeret om de kontakter, der opretholdes med de lettiske myndigheder vedrørende "Geroi Sevastopolya", et russisk enkeltskroget olietankskib, som er 24 år gammelt, og som forventes at transportere 50 000 tons olie til Singapore ad en rute svarende til den, som "Prestige" fulgte.

Den græske delegation gav udtryk for sine bekymringer med hensyn til situationen for en græsk og filippinsk besætning på et maltesisk skib, som har været tilbageholdt i Pakistan siden juli 2003 efter en ulykke med det skib, som de var om bord på, der efterfulgtes af olieforurening.

– ***Den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening***

Den franske delegation mindede Rådet om betydningen af at sikre, at den nye protokol om oprettelse af en supplerende international fond for erstatning af skader ved olieforurening kan træde i kraft snarest muligt. Denne protokol, som Den Internationale Søfartsorganisation vedtog den 16. maj, omhandler en femdobling af den erstatning, der for øjeblikket ydes ofre for olieudslip.

PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT

LUFTFART

Forsikringskrav til luftfartsselskaber* - *Offentlig forhandling*

Rådet vedtog sin fælles holdning vedrørende udkastet til forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstat i Den Europæiske Union. (13910/03 + 15251/03 ADD 1).

Med dette forslag indarbejdes forskellige regler, der er fastsat i internationale konventioner, i bindende EF-ret, ligesom krav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører om forsikringsdækning for passagerer, bagage, gods og tredjepart harmoniseres inden for Fællesskabet. Disse forsikringskrav berører ikke reglerne om erstatningsansvar, som de fremgår af internationale konventioner, EF-ret og national ret. Der er tale om minimumskrav. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere regler, f.eks. med hensyn til størrelsen af den obligatoriske forsikringsdækning for passagerer.

ENERGI

Samarbejde med Sydøsteuropa på energiområdet*

Rådet vedtog aftalememorandummet om et regionalt energimarked i Sydøsteuropa og dets integrering i EU's indre energimarked (det såkaldte Athen-memorandum 2003) (15548/03).

I memorandummet erklærer parterne, at de agter at etablere et integreret regionalt energimarked i Sydøsteuropa inden 2005 og gradvis sikre dets integrering i EU's indre energimarked.

Memorandummet omhandler en række tiltag, der sigter på at opfylde denne målsætning, navnlig skal de enkelte staters politik for energisektoren, og især elmarkedet og naturgasmarkedet, gradvis tilnærmes hinanden med henblik på at fremme harmoniserede regler i hele regionen.

Luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande* - *Offentlig forhandling*

Rådet vedtog sin fælles holdning vedrørende udkastet til forordning om fællesskabsregler for forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem tredjelande og medlemsstater (13732/03 + 15247/03 ADD 1). Den tekst, der er opnået enighed om, tager i vid udstrækning hensyn til Europa-Parlamentets indvendinger, således som de kom til udtryk i førstebehandlingsudtalelsen.

Rådet ændrede Kommissionens forslag på en række områder, navnlig hvad angår reglerne for Fællesskabets anmeldelses- og godkendelsessystem, så medlemsstaterne får mulighed for fortsat at forhandle nye aftaler og opdatere allerede gældende aftaler på en måde, der både er effektiv og opfylder de vekslende behov på det globale marked for luftfart.

ØKOFIN

Beskatning

Rådet vedtog et direktiv, der bemyndiger Frankrig til at forlænge gyldighedsperioden for anvendelsen af en reduceret punktafgift på tobaksvarer, der overgår til forbrug på Korsika (14852/03).

DET INDRE MARKED

Told

Rådet vedtog en resolution om etablering af enkle og papirløse rammer for told og handel (14558/03). Det opfordrede medlemsstaterne til at sikre interoperabilitet mellem toldsystemer i overensstemmelse med regler og standarder, der skal aftales på fællesskabsplan, og opfordrede Kommissionen til i snævert samarbejde med medlemsstaterne at udarbejde en flerårig strategiplan, der tager sigte på at skabe et europæisk elektronisk miljø, der er i overensstemmelse med projekter samt nye tiltag, der er planlagt eller iværksat på området told og indirekte skatter.

RIA

Lovlig indvandring * - Offentlig forhandling

I fortsættelse af den politiske enighed, der blev opnået den 22. september 2003, vedtog Rådet sin fælles holdning vedrørende forslaget til direktiv om unionsborgeres og deres familiemedlemmers ret til at færdes og opholde sig frit på medlemsstaternes område i henhold til traktatens artikel 251, stk. 2 (13263/03 + 14067/03 ADD 1). Rådet vil meddele Europa-Parlamentet sin fælles holdning og samtidig meddele begrundelsen for den fælles holdning.

EKSTERNE FORBINDELSER

Våbeneksport - Beretning om anvendelsen af EU-adfærdskodeksen

Rådet godkendte sin femte årsberetning om anvendelsen af EU-adfærdskodeksen for våbeneksport, der blev endeligt udformet på det femte årlige møde vedrørende anvendelsen af kodeksen, som blev afholdt den 28. oktober i Bruxelles (14712/1/03).

Med adfærdskodeksen er der indført udveksling af oplysninger og konsultationer mellem medlemsstaterne, så der kan sikres konvergens mellem de nationale politikker vedrørende eksportkontrol. Medlemsstaternes afgørelser om praksis i forbindelse med kodeksen og anvendelsen af den optages i årsberetningerne. Dette års beretning omfatter i lighed med 2002-beretningen et kompendium over aftalt praksis, hvor samtlige afgørelser opføres.

ESFP

Den Europæiske Unions Observatørmission (EUMM)

Rådet vedtog:

- en fælles aktion om forlængelse af fælles aktion 2002/921/FUSP om forlængelse af Den Europæiske Unions Observatørmission (EUMM) (15213/03)
- en afgørelse om forlængelse af mandatet for missionschefen for EUMM

Det er EUMM's primære mål på en fleksibel måde at bidrage til en effektiv udformning af Den Europæiske Unions politik for det vestlige Balkan ved at indsamle oplysninger og foretage analyser efter retningslinjer fra generalsekretæren/den højtstående repræsentant og fra Rådet.

UDVIKLINGSPOLITIK

Klimaændring og udviklingspolitik - Rådets konklusioner

"RÅDET,

I. Henviser

til konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Cardiff (juni 1998), Wien (december 1998) og Göteborg (juni 2001) samt til konklusionerne fra samlingerne i Rådet (udviklingssamarbejde) i november 1999 og november 2001, hvori det tilskynder medlemsstaterne og Fællesskabet til i højere grad at integrere klimaændringer i deres udviklingssamarbejdspolitik og til at afsætte de nødvendige supplerende finansielle midler hertil.

II. Gentager,

1. at klimaændringerne er en af århundredets største miljøudfordringer, og at det også bør erkendes, at de udgør en trussel for menneskers velfærd og en hæmsko for udvikling
2. at klimaændringerne er udgør en uforholdsmæssig stor trussel for udviklingslandene, særlig de mindst udviklede lande, små udviklings-østater og andre sårbare lande, der kun har begrænset kapacitet til at håndtere disse klimaændringer

3. at klimaændringerne, og navnlig deres følger for fattige befolkningsgrupper, skal ses i et bredere perspektiv, der omfatter fattigdomsbekæmpelse, bæredygtig udvikling og fødevarer-sikkerhed
 4. at uden passende aktion vil de negative følger af klimaændringerne forhindre gennemførelsen af udviklingsmålsætningerne i milleniumerklæringen og en bæredygtig udvikling på lang sigt
 5. at klimaændringerne er en udfordring, som kun kan tages behørigt op, hvis det internationale samfund gør en samordnet indsats i form af multilateralt samarbejde og partnerskab mellem industrilandene og udviklingslandene
 6. at industrilandene bør gå i spidsen for bekæmpelsen af klimaændringerne og de negative følger heraf i overensstemmelse med princippet om et fælles, men differentieret ansvar og efter evne
 7. at FN's rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) og Kyoto-protokollen er de vigtigste globale instrumenter til imødegåelse af den globale opvarmning og klimaændringerne
 8. at den globale miljøfacilitet spiller en vigtig rolle, idet den tilskynder udviklingslandene til at gennemføre UNFCCC og integrere klimaændringsproblematikken i udarbejdelsen og gennemførelsen af deres strategi med henblik på fattigdomsbekæmpelse og bæredygtig udvikling
 9. I forbindelse med ovenstående erklærer Rådet desuden på ny, at det er fast besluttet på at opfylde løfterne om en klimaændringsfond for udviklingslandene i den politiske erklæring, der blev fremsat inden for rammerne af Bonn-aftalen af juli 2001.
- III. Tilkendegiver sin tilfredshed med Kommissionens meddelelse om klimaændring og udviklingssamarbejde og noterer,
10. at klimaændringerne skal prioriteres højt i dialogen med EU's partnerlande om udviklingssamarbejde og i dialogen om planlægning og programmering af udviklingsaktiviteter
 11. at reaktionerne på klimaændringerne skal være landeejet og varetages af landene selv; afgørelser om at integrere reaktioner på klimaændringerne skal træffes via konsultationer med en bred vifte af ministerier og berørte parter, især civilsamfundet og de grupper, der er mest sårbare overfor klimaændringerne
 12. at i betragtning af, at klimaændringerne allerede er et faktum, er tilpasningen til de negative følger heraf en presserende nødvendighed, navnlig for sårbare samfund
 13. at foranstaltninger med henblik på tilpasning og bekæmpelse vil være nødvendige og bl.a. bør understøttes af udviklingssamarbejdet på linje med landeprioriteter, og synergien med målsætningen om bæredygtig udvikling og fattigdomsbekæmpelse bør udnyttes fuldt ud

14. at der bør gøres en indsats for at forbedre partnerlandenes kapacitet og videnskabelige viden samt for at fremme teknologioverførsel, således at de kan imødegå klimaændringerne både hvad angår tilpasning og bekæmpelse
15. at den rigtige blanding af reaktioner i sidste ende må være landespecifik og tage hensyn til partnerlandenes forskellige behov og økonomiske udviklingsgrad samt indebære, at landene selv vælger deres udviklingsprioriteter, og at disse forbliver landeejede
16. Rådet skal drøfte, hvorvidt den officielle udviklingsbistand (ODA) kan anvendes til finansiering af aktiviteter inden for rammerne af mekanismen for bæredygtig udvikling (CDM), i samordning med det løbende arbejde i Komitéen for Udviklingsbistand (DAC).

V. Er enigt i

17. at fortsætte en klimaændringsstrategi inden for rammerne af udviklingssamarbejdet, som bygger på de vejledende principper¹ i Kommissionens meddelelse; de væsentligste elementer i ovennævnte strategi er følgende: 1) politisk opprioritering af klimaændringerne, 2) støtte af tilpasning til følgerne af klimaændringerne, 3) støtte til bekæmpelse af klimaændringerne og 4) kapacitetsudvikling
18. at bistand til udviklingslandenes forsøg på at imødegå klimaændringerne bør indgå i EU's udviklingssamarbejdsaktiviteter, på EF-plan især i forbindelse med midtvejsrevisionen og i tråd med målene for EF's miljøpolitik; bistanden bør være i overensstemmelse med og bidrage til den overordnede målsætning, som er at mindske fattigdommen, og den bør integreres i fattigdomsbekæmpelsesstrategier og/eller nationale strategier for bæredygtig udvikling
19. yderligere at udvikle handlingsplanen i bilag I til Kommissionens meddelelse i Rådets relevante ekspertgrupper, således at den hurtigt kan vedtages af Rådet, hvorefter Kommissionen og medlemsstaterne kan foretage en samordnet og komplementær gennemførelse heraf i samråd med civilsamfundet og partnerlandene."

¹ (i) Strategien skal bidrage til den overordnede målsætning, dvs. mindskelse af fattigdommen, som fastsat i EF's udviklingspolitik, samt, hvor dette er muligt, til dens seks centrale indsatsområder; (ii) den skal bidrage til realisering af udviklingsmålsætningerne i millenniumerklæringen og resultaterne af verdenskonferencen for bæredygtig udvikling; (iii) den skal sikre både den interne og den eksterne overensstemmelse på følgende niveauer: (a) overensstemmelse med EF's og medlemsstaternes politik på andre felter, (b) overensstemmelse med politik/strategi inden for andre udviklingssektorer/-felter, (c) overensstemmelse/synergi med støtteforanstaltninger inden for andre multilaterale miljøaftaler; (iv) den skal sikre koordinationen og komplementariteten mellem Fællesskabet, medlemsstaterne og andre donorer, (v) den skal knæsette princippet om, at landene selv skal forestå udviklingsstrategi og udviklingsprocessen; (vi) den skal sikre en bred involvering af alle berørte parter i gennemførelsesprocessen.

Informationssamfundet og udvikling

Rådet godkendte en fælles AVS-EU-holdning vedrørende informationssamfundet i et udviklings-politisk perspektiv og vedtog at bemyndige formandskabet til at undertegne teksten på det verdens-topmøde om informationssamfundet, der skal afholdes fra den 10. til den 12. december 2003 i Genève (14902/03).

Dette initiativ er blevet til på baggrund af en anmodning, som AVS-EU-Ministerrådet fremsatte i maj over for AVS-sekretariatet og Kommissionen.

VEDTÆGTEN**Vederlag og pensioner for EU's tjenestemænd og andre ansatte***

Rådet vedtog en forordning om berigtigelse med virkning fra 1. juli 2002 af vederlag og pensioner for tjenestemænd og øvrige ansatte ved De Europæiske Fællesskaber (14323/03 + 14332/1/03). Berigtigelsen skyldes en tilpasning, der tager korrekt hensyn til udviklingen i de franske tjenestemænds lønninger.
