



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



8176/09 (Presse 73)

(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2935. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 30.-31. marts 2009

Formand

Petr BENDL

Den Tjekkiske Republiks transportminister

Ivan LANGER Den Tjekkiske Republiks indenrigsminister

P R E S S E

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

8176/09 (Presse 73)

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Transport

Rådet havde en offentlig orienterende debat om et udkast til **Eurovignet**-direktivet og opfordrede sine forberedende organer til at fortsætte gennemgangen af dette forslag..

Rådet nåede under offentlig forhandling frem til en generel indstilling til et udkast til direktiv om ændring af det nuværende direktiv om tilrettelæggelse af **arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**.

Rådet vedtog en afgørelse om godkendelsen af den **europæiske masterplan for lufttrafikstyringen under SESAR-projektet** og en resolution om nogle aspekter af planens videreudvikling.

Rådet vedtog desuden konklusioner om:

- Kommissionens meddelelse om en handlingsplan for udbygning af **intelligente transportsystemer** i Europa
- Kommissionens meddelelse om **EU's søtransportpolitik frem til 2018** – strategiske mål og anbefalinger
- **et europæisk søtransportområde uden barrierer**.

Telekommunikation

Rådet vedtog konklusioner om et **tilgængeligt informationssamfund**.

Rådet udvekslede synspunkter om følgerne af den **økonomiske afmatning for informations- og kommunikationsteknologierne**, og hvordan ikt kan sætte gang i EU's økonomi.

INDHOLD¹

DELTAGERE	5
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
LAND TRANSPORT	7
Eurovignet	7
Tilrettelæggelse af arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter	8
INTERMODALE SPØRGSMÅL OG NET	9
Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa - <i>Rådets konklusioner</i>	9
LUFTFART	18
SESAR - Masterplan for lufttrafikstyring - <i>Rådets resolution</i>	18
Lufttransportaftale med Canada	22
SHIPPING	23
Passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje	23
EU's søtransportpolitik frem til 2018 - Rådets konklusioner	24
Europæisk søtransportområde uden barrierer - Rådets konklusioner	31
TELEKOMMUNIKATION	36
Et tilgængeligt informationssamfund - <i>Rådets konklusioner</i>	36
Den økonomiske afmatningskonsekvens for informations- og kommunikationsteknologierne	43
EVENTUELT	44
ARRANGEMENTER I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING	47

¹ Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførselstegn.
 Dokumenter med en dokumentreference er tilgængelige på Rådets internetsted
<http://www.consilium.europa.eu>.
 Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets protokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Presse-tjenesten.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT*TRANSPORT*

- Fremme af renere og mere energieffektive køretøjer 48
- Aftale med Canada om civil luftfartssikkerhed 48
- Aftaler med Republikken Korea, Vietnam og Mongoliet om lufttrafik 49
- Aftale med Den Vestafrikanske Økonomiske og Monetære Union om lufttrafik 49
- Teknisk kontrol med motorkøretøjer 50

ØKONOMI OG FINANS

- Ekstern revisor for Deutsche Bundesbank 50

BUDGET

- Justering af finansieringen af EU's budget 51

KONKURRENCEEVNE

- Farlige stoffer og præparater - Forskriftsprocedure med kontrol 51

FORSKNING

- Aftale om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og Rusland 52
- Aftale om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og USA 52

DET INDRE MARKED

- System for godkendelse af motorkøretøjer 52

LANDBRUG

- Fødevarer bestemt til særlig ernæring 53

MILJØ

- Indesluttet anvendelse af genetisk modificerede mikroorganismer 53

BESLUTNING TRUFFET VED SKRIFTLIG PROCEDURE

- Frihandelsaftale mellem EU og Sydkorea 53

BESKIKKELSER

- Regionsudvalget 54

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:

Petar Vassilev MUTAFCHIEV
Plamen VATCHKOV

Transportminister
Formand for det statslige agentur for informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Petr BENDL
Ivan LANGER
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ
Pavel ŠKVÁRA
Martin TLAPA

Transportminister
Indenrigsminister
Viceindenrigsminister med ansvar for Europaspørgsmål
Vicetransportminister
Viceindustri- og vicehandelsminister, EU-Afdelingen

Danmark:

Lars BARFOED

Transportminister

Tyskland:

Engelbert LÜTKE DALDRUP

Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Byudvikling
Statssekretær, Forbundsministeriet for Økonomi og Teknologi

Bernd PFAFFENBACH

Estonia:

Gert ANTSU

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Noel AHERN

Viceminister, Transportministeriet, med særligt ansvar for færdselssikkerhed

Grækenland:

Evrpidis STYLIANIDIS
Anastasios PAPALIGOURAS

Transport- og kommunikationsminister
Minister for handelsflåden, Ægæerhavet og øpolitik

Spanien:

Magdalena ÁLVAREZ ARZA
Francisco ROS PERÁN

Minister for infrastruktur og transport
Statssekretær for telekommunikation og for informations-samfundet

Frankrig:

Dominique BUSSEREAU
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Statssekretær med ansvar for transport
Statssekretær med ansvar for fremtidsplanlægning og udvikling af den digitale økonomi

Italien:

Altero MATTEOLI

Infrastruktur- og transportminister

Cypern:

Nicos NICOLAIDES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Kaspars GERHARDS

Transportminister

Litauen:

Eligijus MASIULIS

Transportminister

Luxembourg:

Jean-Louis SCHILTZ

Minister for udviklingssamarbejde og humanitær bistand, kommunikationsminister samt forsvarsminister

Ungarn:

Lajos CSEP

Statssekretær, Transport-, Telekommunikations- og Energiministeriet

Malta:

Austin GATT

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister

Nederlandene:

Camiel EURLINGS

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

Østrig:

Doris BURES

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Magdalena GAJ

Maciej JANKOWSKI

Viceinfrastrukturminister

Understatssekretær, Infrastrukturministeriet

Portugal:

Mário LINO

Minister for offentlige arbejder, transport og kommunikation

Minister for videnskab, teknologi og videregående uddannelse

José MARIANO GAGO

Rumænien:

Radu BERCEANU

Marius CONSTANTIN FECIORU

Transport- og infrastrukturminister

Statssekretær, Ministeriet for Kommunikations- og Informationsteknologi

Slovenien:

Patrik VLAČIČ

Jozsef GYÖRKÖS

Transportminister

Statssekretær, Ministeriet for Videregående Uddannelser, Videnskab og Teknologi

Slovakiet:

Lubomír VÁŽNY

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

Finland:

Anu VEHVILÄINEN

Transportminister

Sverige:

Åsa TORSTENSSON

Leif ZETTERBERG

Infrastrukturminister

Statssekretær under infrastrukturministeren

Det Forenede Kongerige:

Geoff HOON

Lord CARTER of BARNES

Transportminister

Statssekretær for kommunikation, teknologi samt radio- og tv-virksomhed

Kommissionen:

Antonio TAJANI

Viviane REDING

Næstformand

Medlem

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LAND TRANSPORT

Eurovignet

Under en offentlig forhandling noterede Rådet sig formandskabets fremskridtsrapport om et forslag til direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer ([7546/09](#)).

Rådet havde også en orienterende debat, der især satte fokus på trafikbelastning, og opfordrede Rådets forberedende organer til at fortsætte behandlingen af dette forslag. Rådets forberedende organer vil især tage følgende udestående spørgsmål op: direktivets anvendelsesområde, trafikbelastningsafgifter, herunder de øvre grænser for afgifter, handlingsplan, øremærkning og udkantområder.

Divergerende meninger om trafikbelastningsafgifter er fortsat den væsentligste hindring for at nå til enighed. Selv om det tjekkiske formandskab forelagde kompromisforslag, bl.a. udsættelse af indførelsen af trafikbelastningsafgifter (jf. [7546/09](#) for nærmere enkeltheder), er medlemsstaternes holdninger fortsat indbyrdes forskellige. Inden der kan træffes endelig afgørelse om udkastet til direktiv, er det nødvendigt at fortsætte overvejelserne om, hvilke måder og midler der egner sig bedst til at tackle dets komplekse karakter ved også at tage hensyn til den nuværende økonomiske og finansielle situation,

Formålet med dette kommissionsforslag er at tilskynde medlemsstaterne til at anvende differentierede vejafgifter for at forbedre effektiviteten og miljøresultaterne i forbindelse med vejgodstransport. Det opstiller også en ramme, som gør det muligt for medlemsstaterne at beregne og differentiere vejafgifterne efter de eksterne omkostninger, der forårsages af vejgodstransport som følge af luftforurening, støjforurening og trafiktrængsel ved at indføre principperne om, at brugeren betaler og forurenere betaler. Afgifter af den karakter vil tilskynde transportvirksomheder til at benytte mindre forurenende og mere brændstofeffektive køretøjer, vælge ruter med mindre trængsel, optimere læsningen af deres køretøjer og i den sidste ende udnytte infrastrukturen bedre.

Kommissionen forelagde sit forslag i juli 2008 ([11857/1/08](#)). Forslaget blev drøftet på samlingen i Rådet (transport) i december under det franske formandskab. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i marts 2009 ([7419/09](#)).

Tilrettelæggelse af arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

Rådet nåede under en offentlig forhandling frem til en generel indstilling vedrørende et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter ([7577/09](#)).

Det nuværende direktiv fastsætter fælles regler, som sikrer et minimum af social beskyttelse for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren og ses som et vigtigt skridt til bedre sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse af sektorens mobile medarbejdere, hvad der samtidig øger trafiksikkerheden og sikrer, at konkurrencen bliver redelig.

Da direktiv 2002/15/EF blev vedtaget, var Rådet og Europa-Parlamentet enige om, at det principielt skulle gælde for selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009, og at Kommissionen senest to år inden denne dato skulle forelægge disse to institutioner en rapport og på den baggrund et lovgivningsforslag. Kommissionen forelagde derfor sit forslag om ændring af direktiv 2002/15/EF i oktober 2008 ([14461/08](#)).

Den tekst, Rådet har godkendt, fastsætter i overensstemmelse med principperne i Kommissionens forslag, at selvstændige arbejdstagere ikke er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Dette bør dog ikke berøre medlemsstaternes ret til anvende bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF på disse chauffører.

I marts 2009 forkastede Europa-Parlamentets Udvalg om Beskæftigelse og Sociale Anliggender Kommissionens forslag. Det vil blive sat til afstemning på plenarmødet i maj 2009.

INTERMODALE SPØRGSMÅL OG NET

Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

- direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire)
- direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 683/2008 af 9. juli 2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo)
- Rådets forordning nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter
- Kommissionens meddelelse af 8. juli 2008 med titlen "Grønnere transport"
- Kommissionens meddelelse af 22. juni 2006 med titlen "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken"

- Kommissionens meddelelse af 18. oktober 2007 med titlen "Handlingsplan for godstransport-logistik"
- Kommissionens meddelelse med titlen "Mod sikrere, renere og effektiv mobilitet i Europa: Første rapport om initiativet "den intelligente bil""
- Kommissionens meddelelse med titlen "Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave"
- Kommissionens meddelelse med titlen "i2010 – Et europæisk informationssamfund som middel til vækst og beskæftigelse"
- Kommissionens meddelelse af 14. september 2005 med titlen "Anden meddelelse om e-sikkerhed: eCall til gavn for borgerne" og af 23. november 2006 med titlen "eCall tilbage på rette spor - en handlingsplan (Tredje meddelelse om e-sikkerhed)"
- Kommissionens meddelelse af 15. februar 2006 om initiativet "intelligente biler" - "Øget kendskab til ikt's betydning for mere intelligente, sikrere og renere køretøjer"
- Kommissionens grønbog af 25. september 2007 med titlen "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer"
- Rådets resolution 94/C 309/01 af 24. oktober 1994 om telematik i trafikken, Kommissionens meddelelse af 4. november 1994 om telematik i transportsektoren og Rådets resolution 94/C 264/01 af 28. september 1995 om implementering af telematik inden for vejtransportsektoren
- Kommissionens meddelelse af 20. maj 1997 om en fællesskabsstrategi og ramme for udbygning af vejtelematik i Europa og forslag til indledende foranstaltninger samt Rådets (transport) konklusioner herom af 17. juni 1997

- Kommissionens henstilling af 4. juli 2001 om tilrettelæggelse af juridiske og økonomiske rammer for den private sektors deltagelse i udbygningen af telematikbaserede trafik- og rejse-informationstjenester i Europa,

SOM TAGER FØLGENDE I BETRAGTNING:

- mobilitet er et væsentligt element i de europæiske borgeres livskvalitet og i Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters konkurrenceevne
- der bør gøres en løbende indsats for at forbedre trafiksikkerheden
- transportsektoren har et ansvar for at yde et markant bidrag til bekæmpelse af klimaændringerne
- en mere bæredygtig udvikling af transportsektoren vil betyde færre miljøskader, mindre trafiktrængsel og færre ulykker
- intelligente transportsystemer (ITS) bør bidrage betydeligt til at nå målene for en bæredygtig transportpolitik på lokalt, nationalt og europæisk plan under hensyntagen til multimodalitetsaspekterne
- ITS bør bidrage til udvikling af effektive, sikre og miljøvenlige transporttjenester, skabe markedsmuligheder for den europæiske industri og styrke dens konkurrenceevne
- ITS-udbygningen kan føre til forbedret mobilitet i byer med mindre trængsel, lavere CO₂-emissioner og lavere energiforbrug, bl.a. gennem fremme af mere bæredygtige transportalternativer såsom sporvogne, metro, tog, busser, trolleybusser, samkørsel osv.
- for at udnytte ITS' fulde potentiale er det nødvendigt, at de indførte systemer og applikationer sikrer brugeren en passende kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet mellem tjenesterne på europæisk plan

- det igangværende arbejde i de relevante internationale fora bør tages i betragtning
 - den nuværende forretningsmodel for udbygningen med ITS inden for vejtransporten i Europa, der især er baseret på private initiativer, har sine begrænsninger, og der er derfor brug for et stærkere samarbejde mellem den private og den offentlige sektor
 - der er med et godt resultat blevet anvendt en integreret fællesskabstilgang, hvor en lovgivningsindsats og standardisering er kombineret med finansiell støtte, i forbindelse med tilsvarende ITS-initiativer som f.eks. ERTMS, VTMS/AIS og RIS
 - investering i udbygningen af ITS-tjenesterne bør stimulere innovation, kan skabe job af høj kvalitet og give sociale og økonomiske fordele på kort sigt, hvilket er særlig vigtigt i den nuværende finansielle og økonomiske situation
 - det igangværende arbejde med det transeuropæiske vejnet, som er indledt med EasyWay-projektet, udgør en platform for samordning af ITS-udbygningen i EU i forbindelse med vejtransport,
 - udvælgelsen og udbygningen af ITS-applikationer og -tjenester skal bygge på en evaluering af behov, herunder i givet fald pilotprojekter, og overholde principperne om subsidiaritet, effektivitet, omkostningseffektivitet, geografisk sammenhæng, interoperabilitet og modenhedsgrad
 - den administrative byrde skal holdes på et minimum,
- 1) HILSER Kommissionens meddelelse af 16. december 2008 med titlen "Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa" VELKOMMEN og NOTERER SIG det ledsagende forslag til direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af ITS på vejtransportområdet

- 2) OPFORDRER formandskabet til som led i drøftelserne om forslaget til ITS-direktivet at indkalde til et særligt arbejds møde for at drøfte og nå til afklaring af den mest hensigtsmæssige opfølgning af alle de specifikke foranstaltninger, der er nævnt i ITS-handlingsplanen for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa, der blev forelagt i december 2008
- 3) STØTTER de overordnede målsætninger og i princippet de prioriteter, som Kommissionen har fastlagt for at fremskynde og samordne udbygningen med ITS i EU
- 4) TILSKYNDER Kommissionen til at lette rammebestemmelser i Europa, der omfatter specifikationer for kompatibilitet og interoperabilitet og kontinuitet i ITS-tjenester og grænseoverskridende effektivitet, alt efter hvad der er relevant. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet træffer medlemsstaterne og den private sektor afgørelser om udbygning og gennemførelse, alt efter hvad der er relevant. Under den videre gennemførelse af ITS bør der tages hensyn til den eksisterende ITS-infrastruktur, som bestemte medlemsstater har indført for så vidt angår teknologisk fremskridt og finansielle bestræbelser
- 5) ANERKENDER behovet for yderligere at identificere allerede eksisterende og fremtidige hindringer for udbygningen med ITS i EU og at udvikle en strategi på kort, mellemlang og lang sigt for fjernelse af disse hindringer med henblik på at sikre ITS-tjenesters kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet, i givet fald i form af regulering, standardisering, forskning og udvikling, foranstaltninger baseret på incitament og finansiell støtte fra Fællesskabet inden for den nuværende finansielle ramme
- 6) UNDERSTREGER behovet for at udvikle ITS inden for og på tværs af transportformerne, hvilket vil bidrage til at nå målene for en bæredygtig transportpolitik, under hensyntagen til multimodalitetsaspekterne

- 7) OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne til at fremskynde deres arbejde med at identificere og fjerne eventuelle hindringer for ITS-systemers og -tjenesters kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet og at fastlægge funktionelle specifikationer for at iværksætte og fremme europæisk standardisering og lette transeuropæiske applikationer med følgende formål:
- optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata og information fra relevante brugere
 - trafikoverflytning, samordnet modalitet og optimal brug af ITS-tjenester til kombineret transport
 - kontinuerlige ITS-tjenester for trafikstyring og godshåndtering i de europæiske transportkorridorer og storbyområder
 - øget trafiksikkerhed og -sikring
 - effektiv integration af køretøjet i transportinfrastrukturen
- 8) ANERKENDER den vejledende tidsplan, som Kommissionen forelægger i handlingsplanen
- 9) OPFORDRER Kommissionen til at undersøge mulighederne for at fremskynde indsatsen vedrørende sikkerhed og rejsekvalitet for sårbare trafikanter og personer med nedsat mobilitet eller orienteringsevne
- 10) MENER i denne forbindelse, at især følgende foranstaltninger bør prioriteres gennem bedre integration og koordination af ITS mellem alle transportformer på grundlag af samarbejde mellem private og offentlige sektorer
- 10.1) fastlæggelsen af de nødvendige krav:
- i) for at gøre tidstro trafik- og rejseinformation nøjagtig og tilgængelig over grænserne for ITS-brugerne

- ii) til indsamling af vej- og trafikdata og til disse datas tilrådighedsstillelse for ITS-tjenesteudbydere, herunder passende foranstaltninger til begivenheds- og krisestyring
 - iii) når det er muligt for at gøre tilgængelige eksisterende vej- og trafikdata, der benyttes til digitale kort, nøjagtige og tilgængelige for producenter af digitale kort og tjenesteudbydere og
 - iv) når det er muligt, til gratis at stille "generelle trafikmeldinger" til rådighed for brugerne:
 - særlig i forbindelse med situationer, der bringer færdselssikkerheden i fare (f.eks. trængsel, eller ulykker)
 - og meldingernes minimumsindhold
- 10.2) fastlæggelsen af mindstekrav/nødvendige krav til kontinuitet i ITS-tjenester for gods og passagerer i transportkorridorerne samt i og mellem byområder og på tværs af transportormer
- 10.3) fastlæggelsen af de nødvendige foranstaltninger til
- i) anvendelse af innovative teknologier i forbindelse med udarbejdelsen af ITS-applikationer til godstransportlogistik
 - ii) fremme af harmoniseret indførelse i EU af det interoperable system eCall på grundlag af samarbejde og passende standardisering
 - iii) udvikling af en europæisk ITS-rammearkitektur, der navnlig vedrører ITS-relateret interoperabilitet, kontinuitet mellem tjenesterne og multimodalitetsaspekterne, og inden for hvilken medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder i samarbejde med den private sektor kan udvikle deres egen ITS-arkitektur på nationalt, regionalt eller lokalt niveau

- iv) forbedring af trafikanternes sikkerhed i relation til grænsefladen mellem menneske og maskine i køretøjet og brug af flytbart udstyr samt sikring af udstyr i køretøjet
 - v) tilvejebringelse af ITS-baserede reservations- og informationssystemer for sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer
 - vi) integrering af forskellige ITS-applikationer på en åben platform, der giver mulighed for at udstyre køretøjer med én "on-board unit"
 - vii) fremme af indførelsen af avancerede førerstøttesystemer, der giver det største livredningspotentiale
 - viii) udformning af en standard for åbne grænseflader for at lette kommunikationen i køretøjet, mellem forskellige køretøjer og mellem køretøjer og vejfyr
 - ix) yderligere fremskridt med udvikling, afprøvning og implementering af samarbejdssystemer (mellem forskellige køretøjer og mellem køretøjer og infrastruktur)
- 11) OPFORDRER Kommissionen til senest inden udgangen af 2011 at undersøge sikkerheds- og personbeskyttelsesaspekterne i forbindelse med behandling af data i ITS-applikationer og -tjenester samt spørgsmålene vedrørende erstatningsansvar i forbindelse med brug af ITS-applikationer og især køretøjsmonterede sikkerhedssystemer
- 12) OPFORDRER Kommissionen til at udvikle et værktøjssæt til støtte for beslutninger om investeringer i ITS-applikationer og -tjenester og til at udvikle retningslinjer for offentlig finansiering af ITS-anlæg og -tjenester
- 13) TILSKYNDER under fuld overholdelse af subsidiaritetsprincippet og for at undgå funktionsforstyrrelser Kommissionen og medlemsstaterne til at etablere et særligt forum for ITS-samarbejde med deltagelse af de nationale/regionale/lokale administrationer og den private sektor, der skal prioritere ITS-initiativer vedrørende bæredygtig mobilitet på regionalt plan og i byerne;

- 14) ANMODER Kommissionen om, når det er nødvendigt, at udarbejde og udstede et standardiseringsmandat til europæiske standardiseringsorganisationer for at fremskynde fastlæggelsen af standarder
- 15) OPFORDRER de europæiske standardiseringsorganisationer til at bidrage til udbygningen af ITS og fremskynde deres arbejde med fastlæggelsen af tekniske standarder og specifikationer for interoperable og kompatible ITS på europæisk plan
- 16) OPFORDRER Kommissionen til at udarbejde en metode til finansiering af ITS-relateret infrastruktur, der bygger på transportpolitiske mål, herunder en analyse af de finansielle følger generelt og for hver aktion, f.eks. ved hjælp af en ITS-konsekvensanalyse. Denne metode skal bistå medlemsstaterne og Kommissionen, når de finansierer ny ITS-infrastruktur eller opgraderer eksisterende ITS-infrastruktur
- 17) OPFORDRER Kommissionen til i samråd med medlemsstaterne og branchen at styrke den nuværende ramme for en sikker grænseflade mellem menneske og maskine, særlig med hensyn til informationsudstyr i køretøjer og flytbart udstyr
- 18) TILSKYNDER Kommissionen til at fremme det internationale samarbejde om ITS-spørgsmål og til at træffe passende foranstaltninger;
- 19) TILSKYNDER den offentlige og den private sektor til at gøre brug af satellitbaserede infrastrukturer (bl.a. Galileo og Egnos) på en omkostningseffektiv måde i forbindelse med ITS-applikationer og -tjenester, der kræver global, løbende, præcis og garanteret tids- og positionsbestemmelse."

LUFTFART

SESAR - Masterplan for lufttrafikstyring - Rådets resolution

Rådet vedtog en afgørelse om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyring (ATM) under SESAR-projektet¹ (7119/09). Med den europæiske ATM-masterplan tilvejebringes en køreplan for udviklings- og implementeringsfaserne for SESAR-projektet.

Rådet vedtog desuden følgende resolution om denne godkendelse, som understreger nogle aspekter af planens videreudvikling:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

som minder om:

- i) Rådets erklæring af 9. juni 2006 om forslaget til Rådets forordning om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR),
- ii) Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af SESAR-fællesforetagendet (i det følgende benævnt "fællesforetagendet") og Rådets forordning (EF) nr. 1361/2008 af 16. december 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 219/2007,

¹ SESAR-projektet (Single European Sky Air Traffic Management Research) tager sigte på senest i 2020 at give EU et højtydende flyvekontrolsystem, der muliggør en sikker og miljøvenlig udvikling af luftfarten. SESAR udgør det teknologiske og industrielle aspekt af det fælles europæiske luftrum. Det består af tre faser: definitionsfasen (2005-2008), der har gjort det muligt at udarbejde ATM-masterplanen for indførelsen af det kommende trafikstyringssystem, udviklingsfasen (2008-2013), der vil blive overvåget af fællesforetagendet, og implementeringsfasen (2014-2020).

- iii) Rådets resolution af 8. juni 2007 om den formelle oprettelse af fællesforetagendet,
- iv) Rådets resolution af 9. oktober 2008 om lanceringen af SESAR-projektets udviklingsfase,
- v) SESAR-projektets betydning for at sikre bæredygtig vækst i den europæiske civile luftfart,
- vi) de udsigter, der udspringer af SESAR-projektet med hensyn til miljøforbedringer og emissionsreduktioner,
- vii) offentlige og private partnerskaber som en væsentlig faktor for en vellykket udvikling af det fremtidige ATM-system i Europa,
- viii) de private partneres betydeligt større ansvar for så vidt angår det tekniske grundlag for alle fremtidige foranstaltninger i forbindelse med SESAR-projektet og dets definitionsfase baseret på den fælles aftale mellem medlemsstaterne og de relevante interessenter,

som henviser til:

udkastet til Rådets afgørelse om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (ATM-masterplanen) under ATM-forskningsprojektet i forbindelse med det fælles europæiske luft-
rum (SESAR),

1. SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens meddelelse "Masterplanen for lufttrafikstyringen (ATM-masterplanen)", der blev udsendt den 14. november 2008;

2. BETRAGTER ATM-masterplanen som en indledende version, der bør ses som et dynamisk dokument for udviklings- og implementeringsfaserne i SESAR-projektet, og MINDER OM, at alle væsentlige ændringer i ATM-masterplanen bør følge en formel proces i tæt samarbejde med medlemsstaterne og alle relevante interessenter og bør forelægges Udvalget for det Fælles Luftrum i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007, idet der tages hensyn til de funktionelle luftrumsblokke og lokale dimensioner;
3. ANMODER OM, at Kommissionen sørger for, at fællesforetagendet forelægger bestyrelsen den første ajourføring af ATM-masterplanen til vedtagelse inden udgangen af marts 2010;
4. UNDERSTREGER behovet for at fortsætte forskningen i og udviklingen af nye teknologier i udviklingsfasen og for at etablere en passende metode (herunder principper for indsamling af realistiske data) med henblik på resultatmålene og med henblik på at spore fremskridt i forhold til ATM-masterplanen;
5. ANSER den risikostyringsplan, der skal udvikles af fællesforetagendet, for at være en meget vigtig del af ATM-masterplanen og ANMODER Kommissionen OM at sikre, at fællesforetagendet forbedrer den nuværende risikostyringsplan og som en høj prioritet ajourfører skønnene over de overordnede risici og de tilknyttede risikobegrænsende foranstaltninger;
6. MINDER OM, at fællesforetagendet ifølge artikel 1, stk. 5, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 har ansvaret for gennemførelsen af ATM-masterplanen, og UNDERSTREGER, at fællesforetagendet har den overordnede kontrol med alt arbejde, der delegeres til Eurocontrol, og med udviklingsfasen, herunder passende finansieringsordninger;
7. MINDER OM, at Kommissionen regelmæssigt skal underrette Udvalget for det Fælles Luftrum om fællesforetagendets arbejde, herunder risici og risikobegrænsende foranstaltninger;

8. ANMODER Kommissionen OM første gang i 2010 og derefter årligt at rapportere til Rådet om de fremskridt, der gøres med hensyn til fællesforetagendets gennemførelse af ATM-masterplanen. Denne rapport skal altid indeholde en ajourføring af risikostyringsplanen, risikobegrænsende foranstaltninger og eventuelle væsentlige konsekvenser for budgettet;
9. GENTAGER sin opfordring til Kommissionen om inden udgangen af 2010 at forelægge præcise forslag, efter passende høring af Udvalget for det Fælles Luftrum, til forberedelse af og overgang til SESAR-implementeringsfasen med vægt på styring samt passende og, hvis det er relevant, for visse interessenter, innovative finansieringsmekanismer;
10. ANMODER Kommissionen OM at udvikle og opretholde en reguleringsmæssig køreplan i samråd med fællesforetagendet og alle interessenter og i samarbejde med militæret. Denne køreplan skal baseres på de fællesskabsmæssige retlige rammer (gennemførelsesbestemmelser og fællesskabsspecifikationer) til støtte for gennemførelsen af SESAR-implementeringspakkerne;
11. ANMODER OM, at Kommissionen sikrer, at fællesforetagendet udvikler en samlet kommunikationsplan for alle interessenter, der baseres på eksisterende høringsordninger, hvor dette er hensigtsmæssigt, og også tager hensyn til de funktionelle luftrumsblokke og lokale dimensioner;
12. ANMODER Kommissionen OM i udviklingsfasen at sikre behørig inddragelse af tilsynsmyndighederne i den høringsproces, der iværksættes af fællesforetagendet;
13. ANMODER Kommissionen OM kraftigt at fokusere fællesforetagendets og relevante interessenters indsats på at levere hurtige fordele fra SESAR-projektet ved brug af validerede og standardiserede teknologier og på basis af forretningsgrundlag, cost-benefit-analyser og afholdelse af høringer;

14. ANMODER Kommissionen OM at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at opnå den højst mulige grad af interoperabilitet mellem SESAR og det tilsvarende amerikanske system NEXTGEN samt andre projekter i ICAO-regionerne og endvidere OM at iagttage og tage hensyn til behovet for overensstemmelse med udviklingen af globale koncepter i ICAO;
15. OPFORDRER med henblik herpå Kommissionen TIL at forelægge Rådet en henstilling om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om et samarbejdsmemorandum med den amerikanske luftfartsadministration Federal Aviation Administration;
16. UNDERSTREGER, at udviklingen af ATM-masterplanen bør tage hensyn til ikke-EU-nabolande som et af elementerne i det fælles europæiske luftrums eksterne dimension for at støtte Kommissionen i dens indsats for at etablere det fælles luftfartsområde."

Lufttransportaftale med Canada

Rådet indtog en positiv politisk holdning til udkastet til lufttransportaftale med Canada og anmode om, at der udarbejdes en endelig tekst, således at afgørelsen kan vedtages, inden aftalen underskrives, hvilket forventes at ske på topmødet mellem EU og Canada i maj.

Kommissionen har forhandlet aftalen i medfør af et mandat afgivet af Rådet i oktober 2007, og den skal afløse de eksisterende bilaterale aftaler, som medlemsstaterne har indgået med Canada. Den omfatter en gradvis indfasning af trafikrettigheder og investeringsmuligheder samt samarbejde om en række spørgsmål, herunder sikkerhed, security, sociale spørgsmål, forbrugerinteresser, miljø, lufttrafikstyring, statsstøtte og konkurrence. Aftalen vil forbedre både forbindelserne mellem respektive markeder og de mellemfolkelige kontakter og vil skabe nye muligheder inden for luftfartssektoren.

SHIPPING**Passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje**

Under en offentlig forhandling noterede Rådet sig formandskabets fremskridtsrapport ([7141/09](#)) om et udkast til forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje. Det havde desuden en orienterende debat, som satte fokus på forslagets anvendelsesområde på grundlag af et spørgeskema fra formandskabet.

Under debatten hilste alle medlemsstater Kommissionens forslag velkommen og bekræftede på ny deres tilsagn om at styrke passagerers rettigheder.

Hvad angår første spørgsmål om typen af passagersejlds fandt et flertal af delegationerne, at den foreslåede forordnings anvendelsesområde bør omfatte alle typer sejlds bortset fra turisme og sightseeing.

Hvad angår det andet spørgsmål, om det territoriale anvendelsesområde, fandt et flertal af delegationerne, at udkastet til forordning bør finde anvendelse på både passagerer, der rejser mellem Fællesskabets havne, og passagerer, der rejser mellem Fællesskabets havne og tredjelandes havne.

Hvad angår det tredje spørgsmål med fokus på skibstype erklærede flertallet af delegationer, at forslaget ikke bør finde anvendelse på skibe, der hovedsageligt benyttes til fragt.

Rådet opfordrede sine forberedende organer til at fortsætte arbejdet med dette forslag med henblik på at nå til enighed i juni.

Den foreslåede forordning indgår i EU's generelle politik med henblik på at sikre, at passagerer behandles ens uanset den transportmåde, som de har valgt at benytte. Der er allerede vedtaget lignende lovgivning inden for lufttransport og jernbanetransport, og der er også fremsat lovgivningsforslag vedrørende buspassagerer.

Udkastet til forordning fastsætter regler for assistance til og information af handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Hvad angår passagerer generelt indeholder det bestemmelser om assistance, information og kompensation ved aflysning eller forsinkelse af deres rejse.

Kommissionen forelagde sit forslag i december 2008 ([11990/08](#)). Europa-Parlamentet bør vedtage sin førstebehandlingsudtalelse i april 2009.

EU's søtransportpolitik frem til 2018 - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"Rådet for Den Europæiske Union,

DER HENVISER til de vigtigste mål for EU's politik for bæredygtig transport og de overordnede mål for den integrerede havpolitik

DER ERINDRER om, at over 90 % af verdenshandelen foregår ad søvejen, at søfart og dertil relaterede maritime transporttjenester udgør et vigtigt bidrag til den europæiske økonomi, at søfarten og de dertil knyttede tjenester i Den Europæiske Union er af afgørende betydning for den europæiske konkurrenceevne, at søtransport direkte indvirker på livskvaliteten i Europa, og at nærskibstrafikken er en væsentlig del af det multimodale transportsystem i EU og dør til dør-logistikken

DER UNDERSTREGER, at Den Europæiske Union har interesse i at fremme sikker og effektiv skibsfart på renere have, og at de europæiske søfartsmyndigheder og den europæiske søfartssektor har gjort betydelige fremskridt med hensyn til søfartssikkerhed og beskyttelse af havmiljøet

DER ERKENDER, at den europæiske søfartssektor står over for betydelige udfordringer i de næste 10 år, f.eks. følgevirkningerne af den aktuelle økonomiske afmatning, vanskelighederne med at finde søfolk inden for Fællesskabet, skibsfartens strategiske betydning for energiforsynings sikkerheden, presserende miljøproblemer, herunder klimaændringer, illoyal konkurrence fra tredjelande samt trusler fra pirateri og terrorisme

DER OGSÅ ERKENDER, at den geografiske beliggenhed af og særlige betingelser for de forskellige havområder i Europa, for så vidt angår fartøjer, trafik, sikkerhedsbehov, krav vedrørende sejlads i is og eksisterende miljøforhold bør tages tilstrækkeligt i betragtning i den fremtidige europæiske søfartspolitik, fordi de stiller særlige krav med hensyn til skibes egenskaber og kvalitet, infrastruktur og besætningers faglige kompetence

DER ERINDRER om, at EU med vedtagelsen af den tredje pakke om sikkerhed til søs og med internationalt vedtagne regler nu har et af verdens mest omfattende regelsæt for skibsfart; DER ERINDRER om den rolle, som Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) spiller med hensyn til at støtte medlemsstaterne og Kommissionen i deres bestræbelser på at nå EU-målene i denne henseende

DER FINDER, at det er nødvendigt at opretholde og videreudvikle et attraktivt og bæredygtigt regelsæt for kvalitetsskibsfart inden for rammerne af liberaliserede internationale søfartstjenester for at undgå oversøisk udflytning af europæiske centre for skibsfart såvel som for at bekæmpe sejlads med skibe, der ikke lever op til standarderne, og at dette spørgsmål derfor har højeste prioritet

DER BETONER, at tilstrækkelige og veluddannede menneskelige ressourcer er af afgørende betydning for hele den maritime klynge og frem for alt for søfartssikkerheden; DER FINDER, at Rådets konklusioner fra juni 2003 og december 2005 om forbedring af EF-søtransportens image og tiltrækning af unge til søfartserhvervet¹ derfor stadig er fuldt ud relevante

DER BETONER, at skibsfartens internationale karakter nødvendiggør lige konkurrencevilkår, så det sikres, at de internationalt vedtagne regler anvendes og håndhæves globalt på en ensartet måde, og nødvendiggør, at Den Europæiske Union konstant støtter det internationale samfunds og navnlig IMO's, ILO's og UNCITRAL's bestræbelser på at opnå sådanne lige konkurrencevilkår, idet EU har en stærk interesse i at fremme åbne søfartsmarkeder og handel og styrke kvalitetsskibsfartens værdigrundlag i forhold til sine vigtigste handels- og søfartspartnere

¹ Dok. 10737/03, dateret 20. juni 2003.

DER UNDERSTREGER, at viden, innovation og avanceret moderne teknologi er af væsentlig betydning for at højne effektiviteten i den europæiske søfartssektor som helhed, for at styrke den europæiske søfartssektors konkurrenceevne, for at forbedre energieffektiviteten og for at minimere miljøindvirkningen, og dermed STRÆBER mod den langsigtede "nul-vision" i den europæiske søfartssektor ved i videst muligt omfang at reducere eventuelt affald og eventuelle emissioner

1. UNDERSTREGER, at Den Europæiske Union har en stor strategisk interesse i at forbedre sit søtransportsystems præstation for så vidt angår forsyningssikkerhed, konkurrenceevne, beskæftigelse, miljøresultater og bidrag til økonomisk vækst
2. MINDER OM, at den finansielle krise og økonomiske afmatning har betydelige virkninger for europæisk skibsfart og tilknyttede erhverv, at protektionistisk praksis, der påvirker søhandelen, og illoyal konkurrence på skibsfartsmarkederne udgør en alvorlig trussel mod genopretningen af den europæiske økonomi og verdensøkonomien, og at svækkede markedsvilkår let kan medføre sejlads med skibe, der ikke lever op til standarderne, hvilket medfører uacceptable risici for tab af menneskeliv til søs og alvorlig forringelse af havmiljøet
3. ER ENIGT I, at en engageret og fælles indsats fra alle økonomiske aktørers side er nødvendig for at sikre, at Europa opretholder sin maritime knowhow med passende menneskelige og teknologiske ressourcer og de rette vilkår for europæisk skibsfarts konkurrenceevne på lang sigt på verdensmarkederne og for fuld udnyttelse af nærskibsfartens potentiale
4. UDTRYKKER TILFREDSHED med Kommissionens strategiske gennemgang i samarbejde med søfartsmyndighederne og den europæiske søfartssektor og den efterfølgende meddelelse fra Kommissionen vedrørende strategiske mål og anbefalinger for EU's søtransportpolitik frem til 2018 og FINDER, at der med den tilgang, der redegøres for i den strategiske gennemgang, fremlægges en langsigtet plan for en mere konkurrencedygtig og bæredygtig europæisk søfartssektor, øget maritim knowhow og kvalitetsjob i den europæiske søfartssektor til sikring af effektiv og driftssikker søtransport inden for, fra og til Europa

5. UNDERSTREGER, at det er vigtigt at opbygge tillid og partnerskab på internationalt plan inden for Den Internationale Søfartsorganisation og Verdenshandelsorganisationen såvel som gennem bilaterale dialoger og bilaterale søfartsaftaler, hvor det er hensigtsmæssigt, med handels- og søfartspartnere
6. ANERKENDER de seks strategiske indsatsområder, der peges på i Kommissionens meddelelse: europæisk søfart og globalisering, menneskelige ressourcer, sømandskab og maritim knowhow, fremme af kvalitetsskibsfart, internationalt samarbejde, udnyttelse af det fulde potentiale af nærskibsfart og søtransporttjenester for erhvervslivet og borgerne i Europa samt forskning og teknologisk udvikling
7. OPFORDRER Kommissionen til efter høring af alle relevante interessenter at videreudvikle passende foranstaltninger på de strategiske indsatsområder, navnlig med henblik på:
 - a) opretholdelse og, hvis det er hensigtsmæssigt, forbedring af klare og globalt konkurrencedygtige rammer på EU-plan for statsstøtte, herunder tonnagebeskatning og beskatning af indtægter
 - b) overvågning af markedsforholdene og fremme af fair og effektiv konkurrence for søtransporten på verdensplan
 - c) udvikling af positive foranstaltninger med henblik på at forbedre søfartens image og øge kendskabet til de forskellige maritime erhverv i søtransportsektoren for at fremme uddannelse, erhvervsuddannelse og beskæftigelse af europæiske søfarende og blandede karriereforløb både til søs og i landbaserede erhverv for at kunne bemane alle klynger inden for europæisk søfart; forbedring af arbejdsforholdene og den sociale beskyttelse og gennemførelse af relevant international ret som f.eks. ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold
 - d) samarbejde med medlemsstaterne og andre nationer om at igangsætte og fremme stadige forbedringer af sikkerheden, miljøresultaterne og arbejdsforholdene gennem internationale instrumenter vedtaget af IMO og ILO samt sikring af, at de internationalt vedtagne regler gennemføres effektivt af alle flag-, havne- og kyststater i verden

- e) skabelse af gunstige vilkår for udnyttelsen af hele potentialet for nærskibsfart og sø-transporttjenester for borgerne og erhvervslivet i Europa, idet det navnlig påses, at der foretages en smidig udvikling og gennemførelse af eksisterende eller nye internationale instrumenter på miljøbeskyttelsesområdet, og at forvridninger i logistikkæden samt andre følger undgås, herunder sådanne, der kunne føre til modalskift fra nærskibsfart tilbage til vejtransport
- f) samarbejde med medlemsstaterne, således at Den Europæiske Union aktivt kan bidrage til IMO's bestræbelser på at opretholde og videreudvikle en omfattende international ramme for skibsfart
- g) med henblik på de kommende udfordringer, forbedring af arbejdet i Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i forbindelse med teknisk og videnskabelig bistand til medlemsstaterne og Kommissionen
- h) fjernelse af unødige administrative barrierer, adgang til anvendelse af e-tjenester, sikring af, at konceptet blå motorveje videreudvikles, og yderligere støtte til maritime trafikforbindelser og havnes forbindelser med deres bagland inden for rammerne af TEN-T-programmet og Marco Polo-programmet
- i) støtte til forskning og udvikling på søfartsområdet, særlig til Waterborne Platform (transport ad vandvejen) og forbedring af energieffektiviteten og miljøresultaterne, udnyttelse af resultaterne af FTU-indsatsen samt fremme af brug af avancerede informations- og kommunikationsteknologier til gavn for det europæiske søtransportsystem og den europæiske søfartssektor
- j) styrkelse af konkurrenceevnen i EU's maritime klynge på områderne fremstilling og udveksling af tjenesteydelser, herunder forbindelserne med skibsbygningssektoren, ved at fremme avancerede teknologiske løsninger for at sikre både et højt beskæftigelsesniveau og høje standardmiljømål
- k) fuld udnyttelse af AIS, LRIT og satellitbaserede systemer (GMES) i den bredere sammenhæng, der udgøres af de kommende e-maritime tjenester, til gavn for den europæiske søtransportpolitikks mål

8. OPFORDERER medlemsstaterne til:

- a) at stimulere søfartssektorens globale konkurrenceevne og træffe specifikke foranstaltninger til at gennemføre de tiltag, der er omhandlet i Rådets konklusioner fra 2003 og 2005 som nævnt ovenfor, for at øge den maritime knowhow og gøre karrierer inden for søfarten, såvel til søs som på landjorden, mere attraktive for både mænd og kvinder og samtidig bidrage til en forbedring af arbejds- og levevilkårene om bord gennem ratifikation og gennemførelse af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold
- b) at sikre national gennemførelse og håndhævelse af de internationale og europæiske sikkerheds- og miljøregler og gøre en aktiv indsats i IMO for at sikre, at alle flag-, kyst- og havnestater effektivt gennemfører internationalt vedtagne regler
- c) aktivt at arbejde hen imod udviklingen af et integreret EU-system for søfartsinformation og trafikovervågning, som bygger på de nyeste tilgængelige værktøjer, såsom AIS, LRIT, SafeSeaNet og CleanSeaNet, eller på dem, der er under udvikling, såsom Galileo og GMES
- d) at gøre en aktiv indsats for at reducere unødige administrative barrierer og dobbelt grænsekontrol samt, hvor det er hensigtsmæssigt, harmonisere dokumenter inden for EU og på verdensplan
- e) aktivt at støtte IMO's indsats for at nå frem til en passende aftale i juli 2009, der viser deres vilje til og beslutsomhed på at begrænse og reducere drivhusgasemissionerne fra skibe med det endelige mål at godkende et globalt og bindende instrument, der gælder for skibe uanset flag senest i 2011¹

¹ Se konklusionerne af 2. marts 2009 fra Rådet (miljø) (dok. 7128/09).

- f) at bekræfte deres tilsagn om at gøre deres yderste for at sikre hurtig vedtagelse af en protokol til HNS-konventionen af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, således at internationale lovregler kan blive sat i kraft hurtigst muligt
 - g) at støtte revisionsprocessen for så vidt angår STCW-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold og derefter sikre dens hurtige ratifikation for at kunne håndhæve forøgede kompetencekrav for besætninger
9. OPFORDRER INDTRÆNGENDE alle interessenter til aktivt at bidrage til at fremme kvalitetsskibsfart og opfylde den overordnede målsætning om en effektiv og bæredygtig europæisk søfartssektor senest i 2018, blandt andet gennem investering i humankapital som den centrale konkurrencefaktor, der skal sikre europæisk søfarts førerposition på verdensmarkederne
10. OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne til på et passende tidspunkt at delagtiggøre de relevante internationale organisationer i de strategiske mål for EU's søtransportpolitik frem til 2018 samt til at orientere herom i bilaterale forbindelser
11. ANMODER Kommissionen om sammen med medlemsstaterne og alle relevante interessenter at udarbejde en detaljeret køreplan snarest muligt og under alle omstændigheder senest ved udgangen af 2009, og foretage en midtvejsevaluering af gennemførelsen af EU's søtransportpolitik inden udgangen af 2013."

Europæisk søtransportområde uden barrierer - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"Rådet for Den Europæiske Union,

som HENVISER TIL

- de meddelelser, konklusioner, resolutioner, handlingsplaner og specifikke foranstaltninger med henblik på fremme af nærskibsfarten, som Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget siden 1999
- de konklusioner, der blev vedtaget på ministerkonferencen om blå motorveje den 24. januar 2006 i Ljubljana
- Kommissionens meddelelse fra 2006 om midtvejsevalueringen af hvidbogen om transportpolitikken
- Kommissionens meddelelse om den integrerede havpolitik og Kommissionens meddelelse om havnepolitik,

som ERKENDER, at næsten 40 % af handelen i det indre marked transporteres af nærskibsfarten, der er en vigtig del af de europæiske transportkæders samordnede modalitet for godstransport i Fællesskabet,

som ANERKENDER de fremskridt, der er gjort i udviklingen af nærskibsfarten i årenes løb, navnlig det arbejde, som de nationale centre til fremme af nærskibsfarten, det europæiske nærskibsfartsnetværk samt kontaktorganerne for de blå motorveje og kontaktorganerne for nærskibsfarten har udført,

som FINDER, at nærskibsfarten bidrager til at nå Lissabonstrategiens mål og udgør et effektivt middel til at mindske færdselstætheden og transportens skadelige miljøvirkninger og, i en klimakontekst, reducere CO₂-emissionerne, øge og forbedre varestrømmene i det europæiske transportsystem og samhørigheden i Fællesskabet samt skabe bedre forbindelser til fjerntliggende regioner, øer og medlemsstater, der er afhængige af søtransport,

som UNDERSTREGER, at logistikbranchen og søtransportindustrien har et stort ansvar for udviklingen af nærskibsfarten, og at EU-institutionerne spiller en afgørende rolle, når det gælder om at mindske administrative barrierer og skabe gunstige vilkår for udviklingen af nærskibsfarten,

som UNDERSTREGER, at der stadig er en række administrative flaskehalse, der hindrer udviklingen af nærskibsfarten, navnlig dem, der er fremhævet i Kommissionens meddelelse,

som ANERKENDER, at tekniske initiativer, navnlig kyst-, havne- og toldmyndighedernes kapacitet til overvågning af varer og skibe, herunder satellitter (Egnos/Galileo og Gmes) og også de kommende e-maritime- og e-Freight-systemer spiller en afgørende rolle for forenklingen af de administrative procedurer, og mener, at det fulde potentiale af SafeSeaNet-netværket for trafikovervågning for skibsfarten, de automatiske identifikationssystemer og LRIT-systemer til identifikation og sporing af skibe på lang afstand skal udnyttes for bl.a. at forenkle de administrative procedurer,

1. ANERKENDER behovet for fortsat at fremme nærskibsfarten og sikre yderligere udvikling af blå motorveje med henblik på at nedbringe de samlede miljøvirkninger på grund af transporten og indføre et effektivt, mere konkurrencedygtigt, glat og omkostningseffektivt transportsystem i den europæiske økonomi; og FINDER, at initiativerne til fremme af nærskibsfart har fået større betydning på grund af den aktuelle økonomiske afmatning.

2. HILSER Kommissionens meddelelse og handlingsplan om etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer VELKOMMEN og STØTTER målet om at udvide det indre marked til at dække søtransport mellem havne i EU ved at forenkle de administrative procedurer inden for søtransporten i EU og gøre dem hurtigere ved hjælp af bl.a. it med det formål at gøre søtransporten mere attraktiv, mere effektiv og mere konkurrencedygtig,
3. UNDERSTREGER betydningen af den bedre reguleringsstrategi og behovet for, at Kommissionen koordinerer sine aktiviteter på de forskellige områder for at fjerne unødvendigt bureaukrati og ikke modvirker fordelene ved det europæiske søtransportområde uden barrierer ved at indføre nye administrative byrder,
4. UNDERSTREGER, at det haster med dels at prioritere den ændring af forordningen om gennemførelsesbestemmelserne for EF-toldkodeksen, der omtales i meddelelsen, for at mindske barriererne for løsninger for søtransporten i Fællesskabet, dels at opfordre medlemsstaterne til at udvikle systemer for forenklede nationale administrative procedurer,
5. UDTRYKKER TILFREDSHED MED Kommissionens forslag til et direktiv, der tager sigte på at rationalisere rapportering og formularer om skibe og gods, der kræves i søtransportdirektiverne, og erstatte direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, FORPLIGTER SIG TIL at prioritere det i det lovgivningsmæssige arbejdsprogram for yderligere at rationalisere administrative procedurer for skibe, der anløber og afgår fra EU-havne, ved at gøre IMO/FAL-krav kompatible med fællesskabsregler,
6. OPFORDRER Kommissionen til at undersøge muligheden for at indføre forenklede administrative procedurer for skibe, der først og fremmest sejler mellem EU-havne, og som anløber et tredjeland eller en frizone undervejs, samtidig med at der opretholdes høje standarder for bekæmpelse af svig og forfalskninger,
7. ANBEFALER at fortsætte udvekslingen af synspunkter mellem Kommissionen, medlemsstaterne og den berørte del af erhvervet for at finde frem til den mest praktiske måde at fremme konkurrencen på inden for og mellem havne for at fremme nærskibsfarten,

8. OPFORDRER Kommissionen til snarest muligt at fremlægge retningslinjer for at præcisere anvendelsen af den fællesskabslovgivning, der kræver veterinær, zooteknisk og plantesundhedsmæssig dokumentkontrol samt kontrol på eventuelle andre områder, med henblik på at fremskynde havneoperationerne i overensstemmelse med toldlovgivningen,
9. OPFORDRER Kommissionen til i samarbejde med medlemsstaterne og interessenterne at udføre de nødvendige forberedende opgaver og undersøgelser med henblik på i 2010 at forelægge yderligere foranstaltninger på mellemlang sigt,
10. UNDERSTREGER behovet for yderligere tiltag for at reducere de administrative barrierer for søtransport, navnlig for nærskibsfarten, på grundlag af eksisterende systemer og bedste praksis og for at rationalisere reglerne for søtransport af farligt gods for nærskibsfart uden at forringe det nuværende sikkerhedsniveau,
11. UNDERSTREGER behovet for at fremme søtransporten ved at nå op på et niveau med fuldstændig it-baseret kommunikation, herunder at fremme anvendelsen af telematik, på grundlag af eksisterende eller etablerede systemer ved at udvikle e-Maritime-systemer og enstrengede elektroniske kontaktsystemer og eventuelt ved at fremskaffe fællesskabsfinansieringsstøtte inden for lofterne for den nuværende og kommende flerårige finansielle ramme,
12. UNDERSTREGER behovet for sammen med tredjelande at tage initiativer i de relevante internationale organer til at mindske de administrative barrierer for international søtransport med henblik på at opstille ensartede spilleregler for søtransport,
13. STØTTER Kommissionen i bestræbelserne på at forbedre styringen og udviklingen af det centrale SafeSeaNet-system på politisk plan under hensyntagen til muligheden af at behandle havneoplysninger via SafeSeaNet; ER ENIGT OM, at Kommissionen og medlemsstaterne bør sørge for en rationel fordeling af oplysninger vedrørende skibe og varer via interoperable "SafeSeaNet- og e-Customs-systemer,

14. ER ENIGT OM, at medlemsstaterne - så vidt det er muligt - bør koordinere inspektioner i havne og undersøge muligheden af at oprette adskilte områder for varer inden for EU, forbedre brugen af elektroniske manifeste og, hvis det er relevant, anvendelsen af certifikater om lodsfritagelse og yderligere lette administrativ kommunikation ved at mindske sprogbarriererne,
15. UNDERSTREGER, at det er bydende nødvendigt, at alle disse aktioner, der har til formål at lette nærskibsfarten, gennemføres uden at mindske beskyttelsen ved EU's ydre grænser eller berøre miljøet, sikkerheden eller told- og skatteindtægterne og uden at fremkalde ugunstige virkninger for andre varer, skibsfarten og havneoperationerne,
16. OPFORDRER Kommissionen til så hurtigt som muligt at fremlægge den fremtidige vision for gennemførelsen af og overensstemmelsen mellem moderne informationsbaserede initiativer som f.eks. e-Freight, e-Maritime, SafeSeaNet og e-Customs,
17. OPFORDRER Kommissionen til at følge de fremskridt, der gøres med etableringen af det europæiske søtransportområde uden barrierer, og om nødvendigt forelægge afhjælpende foranstaltninger, senest i den periodiske rapport om nærskibsfart, der er planlagt til 2012."

TELEKOMMUNIKATION

Et tilgængeligt informationssamfund - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"Rådet for Den Europæiske Union

1. UDTRYKKER TILFREDSHED MED

- a) Kommissionens meddelelse af 1. december 2008 med titlen "*Et lettilgængeligt informationssamfund*"¹
- b) resultaterne af ministerkonferencen og udstillingen om e-inddragelse, der blev afholdt den 30. november-2. december 2008 i Wien, og konklusionerne fra dette arrangement;

2. MINDER OM

- a) ministererklæringen "*Ikt for et åbent samfund*", der blev vedtaget den 11. juni 2006 på konferencen i Riga om e-inddragelse
- b) Rådets resolutioner fra 2002 om "*E-adgang for handicappede*" og "*Adgang til offentlige websteder - adgang for handicappede*", Rådets resolution fra 2003 om "*e-adgang - forbedring af handicappedes adgang til videnssamfundet*", Rådets konklusioner fra 2005 om "*e-tilgængelighed*", Rådets konklusioner fra 2007 om "*En god alderdom i informationssamfundet*" og Rådets resolution fra 2008 om "*Handicappedes forhold i Den Europæiske Union*"

¹ KOM(2008) 804.

- c) det europæiske initiativ om "længst muligt i eget hjem" (intelligente omgivelser) i henhold til EU-traktatens artikel 169
- d) Kommissionens meddelelse af 8. november 2007 med titlen "Det europæiske i2010-initiativ vedrørende e-integration - Vær med i informationssamfundet"¹ og Kommissionens meddelelse af 2. juli 2008 med titlen "Den nye sociale dagsorden: *Muligheder, adgang og solidaritet i det 21. århundredes Europa*"²
- e) FN's konvention om handicappedes rettigheder, navnlig dens bestemmelser om adgang til teknologi og information;

3. ERKENDER,

- a) at informations- og kommunikationsteknologi (ikt) er yderst vigtig i dagens samfund og økonomi, og i høj grad kan forbedre den personlige autonomi og livskvalitet, navnlig for handicappede og ældre. E-tilgængelighed er en nødvendig forudsætning for en udbredt brug af ikt, og dermed forbundne omkostninger kan blive stærkt beskåret gennem "design for all"-strategier og bedre interoperabilitet mellem tjenester og udstyr
- b) at bedre e-tilgængelighed medfører større sociale og økonomiske gevinster for flere befolkningsgrupper og for offentlige og kommercielle udbydere af tjenester. F.eks. kan handicappede og ældre, mennesker i afsidesliggende områder og mennesker, der er underprivilegerede af økonomiske eller uddannelsesmæssige årsager, blive mere aktive som arbejdstagere og forbrugere. Offentlige og kommercielle udbydere af tjenester kan nå en bredere kundekreds
- c) at initiativer iværksat af visse regeringer har medvirket til at forbedre e-tilgængeligheden. I de seneste år har myndigheder på alle niveauer og mange interesseparter mere og mere engageret sig i at forbedre e-tilgængeligheden. Ikke desto mindre er e-tilgængeligheden generelt ringe i Europa

¹ KOM(2007) 694.

² KOM(2008) 412.

- d) at mange mennesker i Europa stadig kun gør lidt eller ingen brug af ikt delvis på grund af ringe tilgængelighed. Flere mål i Rigaministererklæringen er stadig ikke opfyldt. Derfor er der behov for en yderligere indsats fra alle berørte parter for at forhindre en fragmentering på grund af indbyrdes afvigende strategier. Denne indsats bør omfatte koordinerede europæiske tiltag;

4. UNDERSTREGER,

- a) at alle bør have mulighed for at få adgang til tjenester udbudt af offentlige myndigheder. Dette gælder også handicappede og ældre brugere samt alle dem, der har vanskeligt ved at blive en del af det digitale samfund. Muligheden for at få adgang til tjenester udbudt af offentlige myndigheder bør findes, uanset hvilken software, kommunikationskanal eller teknologisk anordning der anvendes
- b) at offentlige myndigheder har et særligt ansvar for at fremme social samhørighed og dermed e-tilgængelighed ved at bruge de forskellige instrumenter, de har til rådighed, f.eks. lovgivning, standardisering og certificering samt offentlige indkøb
- c) at repræsentanter for ministerier i mange europæiske lande i Rigaerklæringen gav tilsgodkendelse om at gøre væsentlige fremskridt på dette område inden 2010
- d) at vedtagelsen af anden udgave af retningslinjerne for webindholds tilgængelighed (Web Content Accessibility Guidelines (WCAG 2.0) fra World Wide Web Consortium (W3C) giver de nødvendige tekniske specifikationer
- e) at bidraget fra europæiske standardiseringsorganisationer, der har arbejdet med kravene om tilgængelighed i forbindelse med offentlige kontrakter om produkter og tjenester inden for ikt-sektoren, stadig er vigtigt¹

¹ Gennem Kommissionens standardiseringsmandat 376 til CEN, CENELEC og ETSI.

5. HILSER DET VELKOMMEN, AT KOMMISSIONEN HAR TIL HENSIGT

- a) at fortsætte aktiviteterne vedrørende e-tilgængelighed inden for rammerne af Gruppen på Højt Niveau om i2010
- b) at stimulere dialogen med og mellem interesseparter på europæisk niveau ved at koordinere indsatsen, når det er hensigtsmæssigt
- c) at fortsætte med at føre tilsyn med og i forskellige rapporter vurdere status for og udviklingen af e-tilgængelighed i Europa
- d) at gøre Kommissionens websteder lettere tilgængelige;

6. OPFORDRER KOMMISSIONEN TIL

- a) at fastholde e-inddragelse i almindelighed og e-tilgængelighed i særdeleshed som et vigtigt anliggende for at tilskynde Rådet til at bevare denne prioritet i EU's politik for informationssamfundet som opfølgning af i2010-initiativet og i den næste europæiske handlingsplan vedrørende handicap
- b) fortsat at yde finansiell støtte til e-tilgængelighed gennem relevante EU-programmer som f.eks. rammeprogrammet for forskning, struktur- og socialfondene og støtteprogrammet for ikt-politikken under rammeprogrammet for konkurrenceevne og innovation
- c) at støtte bestræbelser på vejledning og udveksling af god praksis på europæisk plan for at forbedre webtilgængeligheden, herunder teknisk vejledning vedrørende gennemførelse af moderne specifikationer for webtilgængelighed og praktiske ledsageforanstaltninger
- d) at rapportere til Rådet om de fremskridt, der er gjort i forbindelse med målene i Rigaerklæringen;

7. OPFORDRER MEDLEMSSTATERNE TIL

- a) at støtte fremføring gennem flere kanaler af offentlige tjenester og fri adgang til oplysninger for offentligheden
- b) at bidrage til tilgængeligheden af ikt-produkter og -tjenesteydelser for slutbrugerne ved at anvende relevante offentlige finansieringsordninger
- c) at anvende tilgængelighedskriterier i deres offentlige indkøb af ikt-produkter og -tjenester, herunder krav om webtilgængelighed i offentlige udbud om oprettelse eller omformning af websteder finansieret af offentlige midler
- d) at tilslutte sig eller overveje at øge deres støtte til det europæiske forskningsprogram "længst muligt i eget hjem"
- e) at gennemføre bestemmelserne i FN-konventionen om handicappedes rettigheder, herunder bestemmelserne om adgang til teknologi og information
- f) at gøre fuld brug af bestemmelserne i den nuværende fællesskabslovgivning, der vedrører ikt og handicap enten direkte eller indirekte
- g) at vedtage og bedre at gennemføre foranstaltninger til at fremme e-tilgængelighed og navnlig at gennemføre WCAG 2.0-retningslinjerne. En fælles strategi kan komme til udtryk gennem en henstilling fra Kommissionen for at undgå et opsplittet europæisk marked. Eftersom WCAG 1.0 er ved at være forældet, kan en henstilling fra Kommissionen desuden undgå, at nogle medlemsstater fortsat anvender andre certificeringsstandarder end dem, som World Wide Web Consortium (W3C) anbefaler
- h) at fremme samarbejde og dialog mellem nationale og regionale myndigheder samt andre interesseparter for at gennemføre ovennævnte foranstaltninger

- i) at udvide anvendelsesområdet og fremme ikke kun e-tilgængelighed, men også inddrage andre af fremtidens tjenester. Som det første kommer tilgængelighed på områderne digitalt tv, elektronisk kommunikation (herunder det fælleseuropæiske alarmnummer), mobil-tv og andre mobiltjenesteydelser. Som det andet selvbetjeningsterminaler og elektroniske banksystemer;

8. OPFORDRER ALLE INTERESSEPARTER TIL

- a) at samarbejde med Kommissionen om at støtte interesseparternes dialog og overvågning af fremskridt
- b) at optimere deres websteder og webtjenester i overensstemmelse med tilgængelighedskravene
- c) at forbedre tilgængeligheden, interoperabiliteten, prissættelsen og bevidstgørelsen med hensyn til tilgængelige ikt-løsninger og så tæt som muligt følge en "design for all"-strategi og fokusere på udbredte teknologier som f.eks. internet, fastnet- og mobiltelefoner, fjernsyn og selvbetjeningsterminaler samt ikt-støttet udstyr til husholdnings- og kontorbrug
- d) at give oplysninger, undervisning og støtte til relevante udviklere, iværksættere og beslutningstagere på ikt-området i den offentlige sektor, den private sektor og nonprofit-sektoren

at forbedre beskæftigelsen og arbejdsvilkårene for handicappede og ældre ved at levere ikt-produkter og -tjenester, der er tilpasset deres kapacitet og arbejdsmønstre
- e) at forbedre tilgængeligheden og anvendeligheden af ikt-støttet undervisningsmateriale og -metoder og derved forbedre indlæringsmulighederne for personer, der ikke kender ikt så godt, samt handicappede

- f) at fremme tilgængeligheden og anvendeligheden af offentlige og kommercielle onlinetjenester, der er særlig relevante for deltagelse i samfundslivet, f.eks. social- og sundhedsvæsenet, sociale bistandstjenester, beredskabstjenester, undervisning, transport og bankvirksomhed
- g) at indgå i en konkret aktion vedrørende adgang til digitalt tv og adgang til bankterminaler, hvilket blev udpeget som prioriteter af befolkningen inden for rammerne af den offentlige høring, der fandt sted i Den Europæiske Union i 2008
- h) at støtte europæiske standardiseringsbestrebelse ved at tilskynde de europæiske standardiseringsorganisationer til hurtigt at komme med resultater på grundlag af mandat 376 om tilgængeligt indkøb af ikt."

Den økonomiske afmatningskonsekvens for informations- og kommunikationsteknologierne

Rådet havde en udveksling af synspunkter om den økonomiske afmatningskonsekvens for informations- og kommunikationsteknologierne, og hvordan ikt kan sætte gang i EU's økonomi. Formandskabet besluttede at sætte dette punkt på dagsordenen på baggrund af den nuværende økonomiske krise og den europæiske økonomiske genopretningsplan¹ for at give ministrene mulighed for en orienterende debat herom ud fra et specifikt ikt-synspunkt.

For at strukturere debatten havde formandskabet udarbejdet spørgsmål og fremlagt baggrundsoplysninger, der findes i [7749/09](#).

Alle medlemsstaterne var enige om, at der for at få det bedste ud af situationen skal søges langsigtede løsninger gennem udvikling af kommende foregangsmarkeder for teknologi, herunder satellit-tjenester til fjerntliggende landdistriktsområder, og ved at intensivere forsknings- og innovationsindsatsen inden for ikt. Det vil sige styrket og mere kvalificeret investering på alle niveauer: offentligt og privat, infrastruktur, forskning og innovation samt investering i mennesker og deres kvalifikationer.

I den forbindelse mindede Rådet også om, at Det Europæiske Råd i marts (*se konklusionerne fra Det Europæiske Råd* [7880/09](#)) nåede til enighed om fællesskabsdelen af den europæiske økonomiske genopretningsplan med støtte til projekter inden for bl.a. bredbåndsinternettet og bekræftede på ny, at det vil gøre sit yderste for at få denne plan sat i gang snarest muligt, og inden Europa-Parlamentet holder pause op til valget i juni.

For at skabe nye job og støtte den økonomiske vækst foreslog Kommissionen inden for rammerne af den europæiske økonomiske genopretningsplan en pakke på 5 mia. EUR, der skal anvendes til fastlagte mål, såsom energi og bredbånd. Formålet med dette initiativ inden for bredbåndsinternettet er ikke kun at støtte udviklingen af bredbåndsinfrastrukturen, navnlig i landdistriktsområder, men også at forbedre den allerede eksisterende infrastruktur.

¹ Den europæiske økonomiske genopretningsplan, der blev forelagt i november 2008, er Kommissionens svar på den nuværende økonomiske situation ([16097/08](#)).

EVENTUELT

Marco Polo II

Formandskabet orienterede Rådet om, hvor langt man er nået med drøftelserne med Europa-Parlamentet om Kommissionens forslag ([17294/08](#)) om det andet Marco Polo-program med det formål at nå til enighed ved førstebehandlingen.

Galileo

Rådet noterede sig Kommissionens rapport om, hvor langt man er nået med Galileo (især hvilke foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre forordning (EF) nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer) og Kommissionens idéer og visioner om den fremtidige udvikling og gennemførelse af programmerne.

Opfølgning og revision af TEN-T

Rådet noterede sig Kommissionens orientering om opfølgningen og revisionen af TEN-T, "et bredere Europa" og operationelle nationale programmer på transportområdet ([8057/09](#)).

Lovpakken om det fælles luftrum

Formandskabet orienterede Rådet om, at der var opnået enighed med Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen om lovpakken om det fælles luftrum (udkast til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed og udkast til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester).

Ankomst- og afgangstidspunkter

Kommissionen forelagde hovedlinjerne i et forslag om at ændre forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (([7500/09](#))).

CERG-program for luftfartssikkerhed i 2009

Rådet noterede sig den rumænske delegations orientering om CERG-sikkerhedsprogrammet i 2009 ([7613/09](#)+ 7613/09 COR I).

Uformelt transportministermøde

Formandskabet orienterede Rådet om det kommende uformelle transportministermøde den 29. april 2009 i Litoměřice ([8177/09](#)). Mødet vil fokusere på spørgsmål om udbygning af intelligente transportsystemer, som det tjekkiske formandskab anser for vigtigt, navnlig i forbindelse med den nuværende økonomiske krise.

Sørøveri

Rådet noterede sig de bekymringer som den græske delegation gav udtryk for med støtte fra andre delegationer med hensyn til sørøveri, navnlig ud for Afrikas Horn og i Adenbugten.

Interoperabilitetsløsninger for europæiske offentlige myndigheder

Rådet noterede sig formandskabets oplysninger om, hvor langt man er kommet med et forslag om interoperabilitetsløsninger for europæiske offentlige myndigheder ([13644/08](#)).

Europæisk 112-dag

Formandskabet orienterede Rådet om den nyligt indførte europæiske 112-dag.

Udnyttelse af ikt til at lette overgangen til en energieffektiv økonomi

Kommissionen forelagde Rådet sin meddelelse om "udnyttelse af informations- og kommunikationsteknologien til at lette overgangen til en energieffektiv, kulstoffattig økonomi" ([7566/09](#)).

Revision af EU's rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester

Formandskabet orienterede Rådet om de igangværende forhandlinger om denne pakke af lovgivningsforslag.

Fjerde Globale Forum om Telekommunikationspolitik

Rådet noterede sig den portugisiske delegations oplysninger om Den Internationale Telekommunikationsunions fjerde Globale Forum om Telekommunikationspolitik, der afholdes den 22.-24. april 2009 i Lissabon ([8048/09](#)).

Ministerkonference om beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur

Den estiske delegation orienterede Rådet om ministerkonferencen om beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur, der afholdes den 27.-28. april 2009 i Tallinn.

Beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur

Kommissionen forelagde Rådet sin meddelelse om beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur.

ARRANGEMENTER I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

I tilknytning til Rådets samling den 31. marts blev der undertegnet en protokol om udvidelse af aftalen mellem Kina og EU om søtransport til også at omfatte Bulgarien og Rumænien.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**TRANSPORT****Fremme af renere og mere energieffektive køretøjer**

Rådet vedtog et direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport ([3711/08](#)). Rådet og Europa-Parlamentet nåede til enighed om denne retsakt ved førstebehandling.

Formålet med direktivet er at fremme markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og forbedre transportsektorens bidrag til opfyldelse af EU's miljø-, klima- og energipolitikker. Direktivet forpligter myndigheder og visse operatører til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbruget og emissionen af CO₂ og andre forurenende stoffer, når de indkøber køretøjer.

Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag omdefinerer det nye direktiv anvendelsesområdet og indfører krav om, at myndigheder og operatører skal tage hensyn til energi- og miljøbelastningen, når de indkøber et køretøj, men samtidig åbnes der mulighed for at opfylde dette krav på flere forskellige måder.

Medlemsstaterne har 18 måneder fra direktivets ikrafttræden til at gennemføre dets bestemmelser.

Aftale med Canada om civil luftfartssikkerhed

Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om civil luftfartssikkerhed.

Aftalen er et resultat af forhandlinger, som Kommissionen har ført på grundlag af et mandat fra Rådet fra marts 2004. Den har til formål at fremme samarbejdet og øge effektiviteten inden for civil luftfartssikkerhed og fremme den civile luftfarts sikkerhed, miljøkvalitet og miljøforenelighed.

Aftaler med Republikken Korea, Vietnam og Mongoliet om lufttrafik

Rådet vedtog afgørelser om undertegnelse og foreløbig anvendelse af aftaler med Republikken Korea og Den Socialistiske Republik Vietnam og om undertegnelse af en aftale med Mongoliets regering.

Disse aftaler er resultatet af forhandlinger under et mandat, som bemyndiger Kommissionen til at føre forhandlinger med alle tredjelande med henblik på at bringe medlemsstaternes gældende bilaterale luftfartsaftaler med disse lande i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

Aftale med Den Vestafrikanske Økonomiske og Monetære Union om lufttrafik

Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse og foreløbig anvendelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Den Vestafrikanske Økonomiske og Monetære Union om visse aspekter af lufttrafik.

Denne aftale er resultatet af forhandlinger under et mandat, som bemyndiger Kommissionen til at føre forhandlinger med alle tredjelande med henblik på at bringe medlemsstaternes gældende bilaterale luftfartsaftaler med disse lande i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

Teknisk kontrol med motorkøretøjer

Rådet vedtog¹ et direktiv om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som er en omarbejdning af det nuværende direktiv 96/96/EF ([3699/08](#)).

Det nuværende direktiv harmoniserer reglerne for teknisk kontrol, forhindrer konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne og sikrer, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt.

Direktivet kodificerer og tilpasser gældende lovgivning til den nye udvalgsprocedure med kontrol², der gælder for generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i en basisretsakt, der er vedtaget efter den fælles beslutningsprocedure. Rådet besluttede også, at der i forslaget til direktiv indarbejdes en dom, som Domstolen har afsagt om etablering af et såkaldt afledt retsgrundlag. Alle ændringer er af teknisk art og har til formål at gøre fællesskabslovgivningen mere læsevenlig.

ØKONOMI OG FINANS

Ekstern revisor for Deutsche Bundesbank

Rådet vedtog en afgørelse om godkendelse af udnævnelsen af Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft som ekstern revisor for Deutsche Bundesbank for regnskabsårene 2009 til 2014 ([6813/09](#)).

¹ Den tyske delegation afholdt sig fra at stemme.

² Forskriftsproceduren med kontrol blev indført ved afgørelse 2006/512/EF, som ændrede Rådets afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

BUDGET**Justering af finansieringen af EU's budget**

Rådet vedtog forslag til ændringsbudget nr. 3 til det almindelige budget for 2009 under hensyntagen til, at afgørelse om egne indtægter 2007/436, som blev vedtaget for nylig, trådte i kraft med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2007 ([7331/09](#)). Med forbehold af Europa-Parlamentets godkendelse vil ændringsbudgettet ændre fordelingen mellem medlemsstaterne af deres bidrag fra egne indtægter i regnskabsårene 2007, 2008 og 2009. Tilpasningerne i finansieringen af EU's budget er resultatet af en ny ensartet bidragssats for de momsbase-rede egne indtægter, bruttonedsættelsen af Nederlandenes og Sveriges årlige BNI-baserede bidrag, den reviderede beregning af korrektionen til fordel for Det Forenede Kongerige og virkningen af den nye momsbidragssats for egne indtægter på BNI-bidragssatsen for egne indtægter.

KONKURRENCEEVNE**Farlige stoffer og præparater - Forskriftsprocedure med kontrol**

Rådet besluttede ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af en beslutning om ændring og tilpasning til den tekniske udvikling af bilag I til Rådets direktiv 76/769/EØF for så vidt angår begrænsning af markedsføring og anvendelse af organiske tinforbindelser.

Da det er blevet konstateret, at organiske tinforbindelser udgør en risiko for menneskets sundhed, er det nødvendigt at indføre strengere begrænsninger med hensyn til deres markedsføring og anvendelse.

Efter EU's forskriftsprocedure med kontrol kan Rådet modsætte sig Kommissionens vedtagelse af retsakter. Medmindre Europa-Parlamentet fremsætter indvendinger, kan Kommissionen derfor vedtage beslutningen.

FORSKNING**Aftale om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og Rusland**

Rådet vedtog en afgørelse om fornyelse for en yderligere femårsperiode af aftalen om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og Rusland ([6691/09](#)).

Aftale om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og USA

Rådet vedtog en afgørelse om godkendelse af forlængelsen for yderligere fem år af aftalen om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem EU og Amerikas Forenede Stater ([6695/09](#)).

Indholdet af den bilaterale aftale vil også blive ændret for at føje sikkerheds- og rumforskningsaktiviteter til listen over samarbejdsaktiviteter i tråd med anvendelsesområdet for Fællesskabets syvende rammeprogram for forskning (2007-2013).

DET INDRE MARKED**System for godkendelse af motorkøretøjer**

Rådet godkendte en fælles indstilling med henblik på vedtagelse af en afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af regulativ nr. 61 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) vedrørende ensartede bestemmelser for godkendelse af erhvervskøretøjer for så vidt angår udragende dele foran bagpanelet på førerhuse.

De ensartede forskrifter i regulativ nr. 61 fra UNECE tilsigter at fjerne tekniske hindringer for handelen med motorkøretøjer og opnå en høj grad af sikkerhed og beskyttelse ved anvendelse af sådanne køretøjer. Regulativet integreres i EU-lovgivningen om systemet for godkendelse af motorkøretøjer.

LANDBRUG**Fødevarer bestemt til særlig ernæring**

Rådet vedtog et direktiv om fødevarer bestemt til særlig ernæring, som kodificerer direktiv 89/398/EØF og bringer det i overensstemmelse med den nye udvalgsbestemmelser, efter at der var opnået enighed med Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen ([3697/08](#)). Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag har Rådet og Europa-Parlamentet udvidet de foranstaltninger, der skal vedtages i henhold til forskriftsproceduren med kontrol. Disse foranstaltninger omfatter tilladelse til at bringe levnedsmidler, der ikke overholder reglerne med hensyn til sammensætning, i omsætning i en periode på to år. De omfatter også visse undtagelser fra reglerne for mærkning.

MILJØ**Indesluttet anvendelse af genetisk modificerede mikroorganismer**

Rådet vedtog et direktiv om indesluttet anvendelse af genetisk modificerede mikroorganismer, efter at der var opnået enighed med Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen ([3714/08](#)). Det nye direktiv tager sigte på at kodificere direktiv 90/219/EØF og bringe det i overensstemmelse med de nye komitologibestemmelser.

BESLUTNING TRUFFET VED SKRIFTLIG PROCEDURE**Frihandelsaftale mellem EU og Sydkorea**

Rådet godkendte den 23. marts en ændring af forhandlingsdirektiverne med henblik på frihandelsaftalen mellem EU og Sydkorea.

BESKIKKELSER

Regionsudvalget

Rådet vedtog en afgørelse om beskikkelse som suppleant for den resterende del af mandatperioden, dvs. indtil den 25. januar 2010, af:

- Javier VELASCO MANCEBO, Director de la Oficina de Representación del Principado de Asturias.
-