



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



11572/1/11 REV 1

(OR. en)

PRESSE 175
PR CO 39

PRESSEMEDDELELSE

3098. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

TRANSPORT

Luxembourg, den 16. juni 2011

Formand

Pál Völner
Ungarns viceminister for infrastruktur

P R E S S E

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

11572/1/11 REV 1

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling vedrørende et udkast til et direktiv om oprettelse af **et fælles europæisk jernbaneområde**, der er en omarbejdning af de forskriftsmæssige rammer for Europas jernbanesektor som fastsat i den såkaldte "første jernbanepakke", der blev vedtaget i 2001. Formålet med omarbejdningen er at forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa og dermed forbedre betingelserne for investeringer, øge konkurrencen og styrke markedsovervågningen i sektoren.

Rådet nåede også til enighed om en generel indstilling vedrørende ændring af den nuværende forordning om **Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)**, der i lettere grad udvider EMSA's opgaver, navnlig for at omfatte bekæmpelse af olieforurening fra offshoreanlæg, og præciserer nogle forvaltningsspørgsmål.

Endvidere gav ministrene udtryk for deres synspunkter om **hvidbogen om transport**, hvori Kommissionen skitserer sin vision for europæisk transportpolitik frem til 2050. Drøftelserne fokuserede på det overordnede mål, de retningsgivende mål og gennemførelsesstrategien, der er omhandlet i hvidbogen.

Endvidere vedtog Rådet konklusioner om **transport ad indre vandveje**, idet der især blev opfordret til at forberede en opfølgning af det nuværende handlingsprogram NAIADES for fremme af transport ad indre vandveje, der udløber i 2013.

På luftfartsområdet gav Rådet bemyndigelse til undertegnelse af **en lufttransportaftale med Brasilien**. Det gav også Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med Republikken **Moldova** om en lufttransportaftale.

Desuden gav Rådet bemyndigelse til undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af **konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)**, der tager sigte på at fremme, forbedre og lette den internationale jernbanetrafik.

INDHOLD¹

DELTAGERE	5
------------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT	7
Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde	7
Tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF).....	9
Fremme af transport ad indre vandveje.....	9
INTERMODALE SPØRGSMÅL.....	10
Hvidbog om den fremtidige transportpolitik	10
SØTRANSPORT	11
Ændring af forordningen om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed	11
LUFTFART	13
Lufttransportaftale med Brasilien*	13
Lufttransportaftale med Republikken Moldova.....	13
EVENTUELT	14

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

– Lufttrafiktafte med Indonesien*	16
– Udvidelse af "open skies"-aftalen mellem EU og USA til Island og Norge*.....	16
– Samarbejde om satellitnavigation med Chile og Brasilien	16
– Samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart om luftfartssikkerhed.....	17

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

LANDBRUG

- Konklusioner - system for veterinærkontrol af importeret kød 17
- G20-landbrugsministermøde - EU-retningslinjer 18

MILJØ

- EU's emissionshandelssystem 19
- Import og eksport af farlige kemikalier 19

BUDGET

- Budgetoverskud fra regnskabsåret 2010..... 19

UDENRIGSANLIGGENDER

- Stabiliserings- og Associeringsrådet EU-Montenegro 19

DELTAGERE

Belgien:

Etienne SCHOUPPE

Statssekretær for mobilitet under premierministeren

Bulgarien:

Peter STEFANOV

Stedfortrædende fast repræsentant

Den Tjekkiske Republik:

Jiří ŽÁK

Vicetransportminister

Danmark:

Hans Christian SCHMIDT

Transportminister

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Estland:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Leo VARADKAR

Transportminister

Grækenland:

Spyros VOUGIAS

Statssekretær for infrastruktur, transport og netværk

Spanien:

José BLANCO LÓPEZ

Minister for infrastruktur og transport

Frankrig:

Thierry MARIANI

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

Italien:

Roberto CASTELLI

Statssekretær for infrastruktur og transport

Cypern:

Erato KOZAKOU-MARKOULLIS

Minister for transport, kommunikation og energi

Letland:

Lelde LICE-LICITE

Stedfortrædende fast repræsentant

Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Vicetransport- og kommunikationsminister

Luxembourg:

Claude WISELER

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Ungarn:

Pál VÖLNER

Zoltán SCHVÁB

Tamás Iván KOVÁCS

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

Malta:

Austin GATT

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister

Nederlandene:

Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN

Infrastruktur- og miljøminister

Østrig:

Doris BURES

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Cezary GRABARCZYK

Infrastrukturminister

Portugal:

Pedro COSTA PEREIRA

Stedfortrædende fast repræsentant

Rumænien:

Anca Daniela BOAGIU

Transport- og infrastrukturminister

Slovenien:

Igor JAKOMIN

Statssekretær, Transportministeriet

Slovakiet:

Peter JAVORČÍK

Stedfortrædende fast repræsentant

Finland:

Maria RISLAKKI

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Infrastrukturminister

Det Forenede Kongerige:

Philip HAMMOND

Transportminister

Kommissionen:

Siim KALLAS

Næstformand

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT

Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling vedrørende et udkast til et direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ([11784/11](#)), der er en omarbejdning af den såkaldte "første jernbanepakke", der består af tre direktiver om udvikling af jernbanerne i Europa, udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forvaltning af jernbaneinfrastruktur (direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF). Formålet med omarbejdningen er at forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa og dermed forbedre betingelserne for investeringer, øge konkurrencen og styrke markedsovervågningen i sektoren.

Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af direktivet, har endnu ikke fastlagt sin førstebehandlingsholdning og ventes at behandle dette spørgsmål i juli og september.

Et kvalificeret flertal af medlemsstaterne var i stand til at acceptere det kompromisforslag, som formandskabet havde forelagt, med forbehold af nogle få ændringer. Den tekst omfatter følgende løsninger hvad angår det centrale spørgsmål om reglerne for jernbanevirksomheders adgang til servicefaciliteter og de tjenesteydelser, der stilles til rådighed i sådanne faciliteter.

- Hvis en operatør af servicefaciliteter tilhører et organ eller en virksomhed, som har en dominerende stilling på et eller flere af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatøren i et vist omfang være uafhængig af det organ for at sikre, at jernbanevirksomheder uden forskelsbehandling har adgang til servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter. En sådan uafhængighed vil indebære adskillelse af regnskaber samt uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning, men indebærer ikke et krav om, at der skal oprettes en særskilt retlig enhed, og denne uafhængighed kan opnås ved hjælp af særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed.
- Når en facilitet ikke har været benyttet i tre år, og der er en berettiget efterspørgsel efter adgang dertil fra jernbanevirksomhedernes side, skal det offentliggøres, at den kan leases, medmindre faciliteten gennemgår en omstillingsproces.

Den vigtigste ændring, der blev indført under mødet, vedrører reglerne om afgifter for brug af infrastruktur og tjenesteydelser. Infrastrukturforvalteren eller operatøren af servicefaciliteten, der skal fastsætte afgifterne for minimumsadgangsytelserne i overensstemmelse med den omkostning, der påløber direkte som følge af tjenesteydelsen, har mulighed for gradvist at tilpasse sig metoderne til beregning af direkte omkostninger under en periode på fem år efter fristen for direktivets gennemførelse i national ret. Denne bestemmelse imødekommer nogle medlemsstats bekymringer for, at utilstrækkelig dækning af omkostningerne vil kunne føre til, at staten finder det nødvendigt kraftigt at subsidiere infrastrukturforvaltere eller operatører.

Nogle delegationer kunne imidlertid ikke give deres tilslutning til kompromiset. En af grundene var kravet om uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning. Endvidere fandt et land reglerne om markedsliberalisering uhensigtsmæssige i forbindelse med landets begrænsede jernbanenet. En anden medlemsstat har stadig betænkeligheder ved, at afgiftsprincipperne på grund af landets specifikke forhold ikke vil give infrastrukturforvalteren mulighed for tilstrækkelig dækning af omkostninger.

Omarbejdningen tager sigte på at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder gennem øget gennemsigtighed for så vidt angår vilkårene for adgang til jernbanemarkedet og bedre adgang for operatørerne til jernbanerelaterede tjenesteydelser såsom jernbanestationer, godsterminaler og vedligeholdelsesfaciliteter. For at sikre en ikke-diskriminerende adgang til jernbanetjenester og deres funktionsdygtighed vil de nationale tilsynsorganers uafhængighed og beføjelser, f.eks. til at indføre sanktioner eller gennemføre revisioner, samt samarbejdet mellem tilsynsorganerne om grænseoverskridende spørgsmål blive styrket. Finansieringen af jernbaneinfrastrukturen vil blive forbedret ved en mere langsigtet planlægning, som giver investorerne større sikkerhed, og med en tilpasning af afgiftsreglerne, så der ansøges til en modernisering af infrastrukturen.

Disse foranstaltninger skal fremme konkurrencedygtigheden i den europæiske jernbanesektor for såvel godstransport som passagertransport med henblik på at øge markedsandelen på transportmarkedet og bidrage til et skift til transportformer, der er mere miljøvenlige.

Kommissionen fremlagde sit forslag i september 2010 ([13789/10](#)).

Tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

Rådet gav bemyndigelse til undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem EU og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om EU's tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), der tager sigte på at fremme, forbedre og lette den internationale jernbanetrafik ([10762/2/10](#)). Ved tiltrædelse af konventionen ønsker Unionen at bidrage til dette mål og videreudvikle jernbaneinteroperabiliteten mellem EU og dets nabolande.

Aftalen, der blev paraferet i april i år, er resultatet af forhandlinger indledt i 2003 mellem Kommissionen og OTIF om forskellige politiske, retlige og tekniske spørgsmål. Undertegnelsen af konventionen er berammet til at finde sted i tilknytning til et ekstraordinært møde i OTIF's generalforsamling den 23. juni 2011 i Bern.

OTIF har 43 medlemsstater, hvoraf 25 også er EU-medlemsstater.

Fremme af transport ad indre vandveje

Rådet vedtog konklusioner ([10284/11](#)), hvori Kommissionen opfordres til inden udgangen af 2011 at forelægge et forslag til en opfølgning af programmet NAIADES¹ om fremme af transport ad indre vandveje, der blev vedtaget i 2006, og som ophører i 2013. Da PLATINA-plattformen, der yder teknisk og organisatorisk bistand ved gennemførelsen af NAIADES, ophører i 2012, opfordres Kommissionen også til at iværksætte et overgangsprojekt, der skal udfylde tomrummet mellem slutningen af PLATINA og starten på et eventuelt NAIADES II-program, således at videreførelsen af de igangværende initiativer under programmet er sikret. Rådet understreger behovet for at tilvejebringe passende finansiering til gennemførelsen af programmet.

De centrale spørgsmål, som Rådet har fremhævet, omfatter at fjerne flaskehalse, etablere intermodale forbindelser fra sø- og indlandshavne til baglandet, modernisere flåden og videreudvikle flodinformationstjenesterne for trafik- og transportstyring i forbindelse med sejlads ad indre vandveje.

Rådet fremhæver de indre vandvejes potentiale som en miljøvenlig transportform med ledig kapacitet, som kan videreudvikles med relativt lave infrastrukturomkostninger.

¹ Handlings- og udviklingsprogram for indlandsskibsfart og indre vandveje i Europa.

INTERMODALE SPØRGSMÅL

Hvidbog om den fremtidige transportpolitik

Rådet havde en drøftelse om hvidbogen om transport, som Kommissionen forelagde i marts, og som skitserer en køreplan for et ressourceeffektivt og konkurrencedygtigt transportsystem, der sikrer mobiliteten i EU, fjerner hindringerne for et indre transportmarked, mindsker Europas afhængighed af olie og fremmer mere miljøvenlige transportmønstre for at gøre det muligt at nedbringe CO₂-emissionerne fra transportsektoren med 60 % senest i 2050 i forhold til 1990 ([8333/11](#) + [ADD 1, 2](#) og [3](#)).

Ministrene blev opfordret til at besvare et spørgeskema udarbejdet af formandskabet, der fokuserer på det overordnede mål, de retningsgivende mål og initiativerne til deres gennemførelse, jf. hvidbogen ([10531/11](#)).

Medlemsstaterne så generelt med tilfredshed på hvidbogen som værende et meget omfattende dokument, der bidrager til at nå Unionens miljømål, gennemføre det indre marked og tackle olieafhængigheden. Efter mange delegationers opfattelse er reduktionsmålet på 60 % imidlertid meget ambitiøst og bør betragtes som et vejledende mål og ikke et bindende mål; endvidere bør der søges lignende forpligtelser på internationalt plan for at bevare Unionens konkurrenceevne. Desuden understregede flere delegationer behovet for at tilpasse de politiske foranstaltninger til de specifikke situationer i forskellige dele af Unionen, i særdeleshed behovet for at tackle uensartethed mellem forskellige medlemsstater for så vidt angår infrastrukturudvikling.

De vigtigste prioriteter, som delegationerne har fremhævet i deres mundtlige og skriftlige bidrag, omfatter støtte til forskning, innovation og nye teknologier, sammenkobling af transportnet i Unionen og oprettelse af homogene, multimodale transeuropæiske transportnet, færdiggørelse af det indre marked for transport, internalisering af eksterne omkostninger inden for alle transportformer, udvikling af nye finansieringsmekanismer, trafiksikkerhed og fremme af multimodale godstransportkorridorer og af fuld modal integration.

Nogle medlemsstater fremhævede også, at det er nødvendigt, at den økonomiske betydning og de finansielle følger af de foreslåede initiativer nøje vurderes.

Formandskabet opsummerede medlemsstaternes synspunkter i et sammenfattende dokument ([11255/11](#)).

Kommissionen opfordres til at tage hensyn til resultaterne af disse drøftelser, når initiativerne til oprettelse af et bæredygtigt transportsystem videreudvikles.

SØTRANSPORT

Ændring af forordningen om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Rådet var enigt om en generel indstilling om ændring af den nuværende forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der i lettere grad udvider EMSA's opgaver og præciserer nogle forvaltningsspørgsmål ([11769/11](#)).

Kompromisforslaget, som formandskabet havde fremlagt, blev accepteret af alle delegationer, efter at teksten var blevet ændret for at tage hensyn til budgetmæssige betænkeligheder ved at præcisere, at det er Rådet og Europa-Parlamentet, der skal træffe afgørelse om agenturets ressourcer.

EMSA, der blev oprettet som følge af olieforureningen forårsaget af ulykken med olietankskibet "Erika" i 1999, og som begyndte sit virke i 2003, yder bistand til medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at sikre maritim sikkerhed og sikring og forhindre havforurening fra skibe, herunder ved at overvåge og vurdere gennemførelsen af den relevante EU-lovgivning.

I henhold til det nye udkast til forordning vil EMSA's kompetence blive udvidet, navnlig for at give agenturet mulighed for også at gribe ind på anmodning fra de berørte medlemsstater i tilfælde af forurening fra olie- og gasanlæg og ikke kun fra skibe, som det er tilfældet under den nuværende forordning. EMSA vil også blive anmodet om at bidrage til andre EU-politikker og -projekter med relation til agenturets ekspertiseområde, f.eks. motorveje til søs eller det europæiske søtransportområde uden barrierer. Endvidere vil agenturet yde bistand med henblik på det tekniske arbejde i internationale og regionale organisationer, og samarbejdet med nabolande vil blive styrket.

Der vil være en klar sondring mellem agenturets kerneopgaver og supplerende opgaver. Kerneopgaverne er udelukkende forbundet med agenturets kerneaktiviteter, dvs. søfartssikkerhed og -sikring samt forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening til søs. Agenturet vil kun få overdraget de supplerende opgaver, hvis de bibringer reel merværdi uden at overlape det arbejde, der udføres andetsteds, og ikke krænker medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser; disse opgaver omfatter miljøspørgsmål såsom drivhusgasemissioner fra søfart og havområders miljøtilstand, udvikling af et informationsdelingssystem, specifikke opgaver vedrørende transport ad indre vandveje, dvs. inspektion af klassifikationsselskaber i forbindelse med fartøjer på indre vandveje og undersøgelse af muligheden for at sammenkæde informationssystemer vedrørende søvandveje og indre vandveje, eller bidrag til andre EU-politikker.

Hvad angår forvaltningen af EMSA præciserer den reviderede tekst den rolle, der spilles af bestyrelsen, hvor medlemsstaterne er repræsenteret, særlig vedrørende proceduren for udnævnelsen af agenturets administrerende direktør. Teksten fastsætter også en flerårig plan for agenturets strategi og personalepolitik, og en uafhængig ekstern evaluering af gennemførelsen af forordningen, der foretages regelmæssigt og mindst hvert femte år.

Udkastet til forordning er resultatet af arbejdet i Rådets forberedende organer med hensyn til et forslag fra Kommissionen i november 2010 ([15717/10](#)). Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af forordningen, har endnu ikke fastlagt sin førstebehandlingsholdning.

LUFTFART

Lufttransportaftale med Brasilien*

Rådet har givet bemyndigelse til undertegnelse af en samlet lufttransportaftale med Brasilien, der omhandler øgede trafikrettigheder, bedre investeringsmuligheder og styrket reguleringssamarbejde ([10175/1/11](#) og [10177/2/11](#)).

Den nye aftale, der erstatter de femten eksisterende bilaterale aftaler mellem EU's medlemsstater og Brasilien, omfatter retten til at befordre passagerer og fragt mellem enhver destination i EU og Brasilien ("tredje og fjerde frihedsrettighed") og retten til at transportere fragtgods mellem EU og Brasilien med ubegrænsede trafikrettigheder via mellemliggende destinationer og/eller til efterfølgende destinationer ("den femte frihedsrettighed"). Endvidere vil investorer fra EU og Brasilien få mulighed for at eje og kontrollere op til 49 % af den anden parts luftfartsselskaber (i stedet for de nuværende 20 %). Aftalen behandler også spørgsmålet om at tackle luftfartens miljømæssige virkninger og omhandler reguleringssamarbejde på områderne sikkerhed og security, lufttrafikstyring, forbrugerbeskyttelse, arbejdsmarkedsrelaterede spørgsmål, konkurrence og statsstøtte. Desuden blev parterne enige om at fjerne hindringer for forretningsvirksomhed ved at forenkle eller fjerne administrative byrder, der påhviler luftfartsselskaber.

Brasilien er langt det største lufttransportmarked i Latinamerika med mere end fire millioner flypassagerer, der årligt rejser mellem EU og Brasilien. Aftalen ventes at skabe betydelige fordele for lufttransport og turistindustrien og økonomien generelt i både EU og Brasilien.

Lufttransportaftale med Republikken Moldova

Rådet gav Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Republikken Moldova om en samlet luftfartsaftale om oprettelse af et fælles luftfartsområde.

Den aftale, der skal forhandles, vil sigte mod en gradvis åbning af markedet kombineret med reguleringssamarbejde og gradvis harmonisering. En sådan aftale ventes at medføre økonomiske fordele for begge sider og vil også være på linje med videreudviklingen af forbindelserne mellem Moldova og EU inden for rammerne af den europæiske naboskabspolitik.

EVENTUELT

Det fælles europæiske luftrum

Kommissionen orienterede Rådet om de skridt, som medlemsstaterne har taget for at oprette funktionelle luftrumsblokke (FAB), der samler to eller flere medlemsstater i grupper for således at opnå bedre lufttrafikstyring. Da der for nærværende formelt kun er oprettet to FAB, gjorde Kommissionen opmærksom på, at der fortsat skal gøres en indsats for at overholde fristen for at gennemføre FAB, der er fastsat til december 2012 ([11576/11](#)).

Rådet noterede sig også oplysningerne fra Kommissionen om større flyforsinkelser, der ventes i sommersæsonen 2011, navnlig som følge af manglende kapacitet. Kommissionen påpegede, at yderligere gennemførelse af ordningen med det fælles europæiske luftrum, herunder oprettelsen af FAB, bør medvirke til at lette situationen fra sommeren 2012 ([11577/11](#)).

Vulkanaske og krisestyring

Kommissionen orienterede Rådet om de erfaringer, der er gjort efter de to islandske vulkanudbrud i april 2010 og i maj i år, samt i forbindelse med den øvelse, som Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) gennemførte i april 2011 for at teste værktøjer og procedurer for håndtering af kriser i forbindelse med vulkanaske. I henhold til Kommissionen er der navnlig behov for yderligere forbedringer i forbindelse med fastlæggelsen af, hvor vulkanasken befinder sig, og udbredelsen af den samt udarbejdelsen af vejledende materiale for risikovurdering og dermed forbundne uddannelsesforanstaltninger ([11573/11](#)).

Nogle delegationer tog ordet for at understrege betydningen af at opnå yderligere forbedringer for at være bedre forberedt i tilfælde af fremtidige kriser.

Luftfragtsikkerhed

Kommissionen orienterede Rådet om de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelsen af EU-handlingsplanen for luftfragtsikkerhed, som Rådet godkendte i december sidste år ([11250/11](#)). Kommissionen understregede også betydningen af sine forslag med det sigte at styrke sikkerheden i forbindelse med fragt, der føres ind i EU fra tredjelande.

Aftalen på højt plan med Eurocontrol

Kommissionen orienterede Rådet om, at den agter at indlede forhandlinger med Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) med henblik på at indgå en aftale på højt plan, der vil bekræfte Eurocontrols rolle i forbindelse med lufttrafikstyring inden for ordningen med det fælles europæiske luftrum, give en ramme for styrket koordination og give EU mulighed for at bidrage til Eurocontrols institutionelle reformproces.

Bekæmpelse af piratvirksomhed

Den danske delegation forelagde Danmarks strategi for bekæmpelse af piratvirksomhed, der dækker årene 2011-2014, og som fokuser på farvandene ud for Afrikas Horn og i Det Indiske Ocean og omfatter bilaterale og multilaterale politiske, militære, retlige og kapacitetsopbyggende foranstaltninger ([10735/11](#)). Flere andre medlemsstater understregede også betydningen af dette spørgsmål.

Ren luft på havet

Kommissionen orienterede Rådet om et møde mellem private og offentlige interessenter i skibsfartssektoren, der blev afholdt den 1. juni 2011 i Bruxelles, vedrørende "Ren luft på havet - fremme af løsninger for bæredygtig og konkurrencedygtig skibsfart". Formålet med mødet var at drøfte strategier for overholdelse af den nye internationale norm for svovlindhold i brændselolie til skibe. Kommissionen, der forbereder en revision af EU's direktiv om svovlindholdet, gav ministrene en aktuel orientering om dette arbejde.

Flere medlemmer gav udtryk for bekymring over negative følger af de nye regler for reduktion af svovl for så vidt angår økonomisk politik og transportpolitik og anmodede om initiativer til at tackle dette spørgsmål.

Det kommende andet møde mellem ASEM-transportministrene

Den litauiske delegation forelagde Rådet oplysninger om det andet Asien-Europa-møde (ASEM) mellem transportministre, der finder sted den 24.-26. oktober 2011 i Chengdu, hovedbyen i Sichuanprovinsen (Sydvestkina) ([11329/11](#)). Emnet for dette møde er "Asien og Europa: grøn, sikker og effektiv transport", og der vil blive behandlet spørgsmål såsom håndtering af transportkriser, transportsikkerhed, nye teknologier, klimaændringer og transportkorridorer mellem Asien og Europa.

Det kommende formandskabs arbejdsprogram

Den polske delegation forelagde det kommende formandskabs arbejdsprogram vedrørende transportsektoren. Revisionen af EU's retningslinjer for de transeuropæiske transportnet vil være hovedprioriteten. Andre vigtige spørgsmål omfatter transportforbindelser med nabolande, social lovgivning i søfartssektoren, lovgivning vedrørende lufthavne og videreførelse af arbejdet med omarbejdningen af "den første jernbanepakke", vedrørende hvilken der blev opnået en generel indstilling på denne samling i Rådet.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

Lufttrafikaftale med Indonesien*

Rådet gav bemyndigelse til undertegnelse og foreløbig anvendelse af aftalen om visse aspekter af lufttrafik mellem EU og Indonesien ([10843/3/10](#) og [11330/11](#)).

Aftalen, der blev undertegnet i juli 2010, erstatter eller supplerer de nuværende bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og Indonesien ved at bringe bestemmelserne i dem i overensstemmelse med EU-lovgivningen, særlig for så vidt angår ikke-diskriminatorisk adgang for alle EU's luftfartsselskaber til ruterne mellem EU og Indonesien samt beskatning af flybrændstof og konkurrencereglerne.

Udvidelse af "open skies"-aftalen mellem EU og USA til Island og Norge*

Rådet godkendte undertegnelsen og den midlertidige anvendelse af en aftale om udvidelse af lufttransportaftalen mellem EU og USA, der blev undertegnet i 2007 ("open skies"-aftalen mellem EU og USA), til også at omfatte Island og Norge ([10258/11](#), [11118/11 COR 1](#) + [ADD 1](#) - [3](#) og [10261/11](#)). Aftalen er ledsaget af en tillægsaftale med proceduremæssige bestemmelser, der samtidig bevarer den bilaterale karakter af lufttransportaftalen mellem EU og USA.

Den nye aftale vil give EU-luftfartsselskaber ret til at operere flyvninger mellem Norge og Island og USA; tilsvarende vil islandske og norske luftfartsselskaber få lov til at operere mellem EU og USA.

I open skies-aftalen mellem EU og USA er der udtrykkeligt taget højde for en udvidelse af aftalen til tredjelande. Island og Norge, som er medlemmer af det fælles europæiske luftfartsområde (ECAA) og har vedtaget hele fællesskabslovgivningen på det luftfartspolitiske område, ansøgte om tiltrædelse i 2007.

Samarbejde om satellitnavigation med Chile og Brasilien

Rådet gav Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Chile og Brasilien om samarbejdsaftaler om satellitnavigation med det formål at fremme anvendelsen af de europæiske globale satellitnavigationssystem (GNSS)-programmer (Galileo og Egnos) i hele verden.

Samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart om luftfartssikkerhed

Rådet fastlagde den holdning, som EU skal indtage vedrørende detaljerede regler for samarbejdet om luftfartssikkerhed, der skal vedlægges som bilag til samarbejdsmemorandummet med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) ([9156/11](#)). Det Fælles EU-ICAO-Udvalg nedsat i henhold til samarbejdsmemorandummet vil tage stilling til vedtagelsen af bilaget.

Samarbejdsmemorandummet omhandler en ramme for et styrket samarbejde på områderne luftfartssikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, lufttrafikstyring og miljøbeskyttelse (jf. pressemeddelelse [8395/11](#), s. 13).

LANDBRUG

Konklusioner - system for veterinærkontrol af importeret kød

Rådet vedtog konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 14/2010 med titlen "Kommissionens forvaltning af systemet for veterinærkontrol af importeret kød efter reformen af hygiejnelovgivningen i 2004" ([9557/11](#) ADD 1).

Det nuværende system for veterinærkontrol af importeret kød har bidraget til, at der de seneste femten år ikke har været nogen større sundhedskrise i EU. Forpligtelsen til at udøve denne kontrol er fastsat i EU-lovgivningen, samtidig med at det hurtige varslingsystem for fødevarer og foder (RASFF), det integrerede veterinærinformationssystem (Traces), Levnedsmiddel- og Veterinærkontorets (FVO) rapporter om kontrolbesøg og andre oplysninger fra tredjelande fungerer som vigtige redskaber til at sikre en effektiv risikovurdering. Traces er et relativt nyt redskab, der bør anvendes i hver enkelt medlemsstat på en ensartet måde. Gennemførelsen af systemet er nu næsten afsluttet inden for EU.

Rådet tilskynder Kommissionen til at fortsætte udviklingen af Traces og RASFF og deres funktionaliteter for at tage effektive forholdsregler over for trusler mod fødevarerens sikkerheden og forbedre sammenhængen i lovgivningen om importkontrol.

Disse konklusioner er i overensstemmelse med Rådets konklusioner fra december 2008 om importerede landbrugsprodukters og landbrugsfødevarers sikkerhed og overholdelse af fællesskabsreglerne (17169/08 ADD1) og Rådets konklusioner om den europæiske landbrugsfødevaremodels internationale konkurrenceevne ([11409/10 ADD 1](#)).

G20-landbrugsministtermøde - EU-retningslinjer

Rådet godkendte udkastet til EU-retningslinjer med henblik på G20-landbrugsministtermødet den 23. juni 2011.

Disse retningslinjer indeholder prioriteter for EU som helhed og for dets medlemmer på G20-landbrugsministtermødet, der finder sted den 23. juni i Paris, hvor man på grundlag af forslag i en rapport udarbejdet af ti internationale organisationer skal træffe beslutning om en handlingsplan, der skal godkendes af statscheferne.

Der erindres om, at fødevarer sikkerhed er et kritisk spørgsmål for det internationale samfund. Fødevarekrisen i 2008 med dens kraftige stigning i fødevarepriserne og den seneste udvikling har vist de negative følger af uforholdsmæssig stor prisvolatilitet for fødevarer sikkerheden. For at tackle udfordringen for fødevarer sikkerheden har landene understreget nødvendigheden af styrkede landbrugspolitikker, bedre donorkoordinering og politisk engagement på globalt og nationalt plan. Endvidere er det nødvendigt at undgå kraftige udsving i udbuddet af landbrugsråvarer og ekstrem volatilitet i fødevarepriserne, der skader tilliden på verdensmarkederne.

EU's mål med henblik på ministtermødet er udformet sådan, at drøftelserne skal pege på foranstaltninger, der så vidt muligt er baseret på eksisterende strukturer, og som kan:

- øge landbrugsproduktionen på lang sigt, så den kan følge med den stigende efterspørgsel
- forbedre markedsinformation og -gennemsigtigheden med henblik på at øge forudsigeligheden for regeringerne og de økonomiske aktører
- forbedre den internationale koordinering (f.eks. inden for handel, kriseforebyggelse og krisestyring eller andre politikker) med henblik på at øge tilliden på de internationale markeder
- medvirke til at udvikle innovative risikostyringsredskaber med henblik på at håndtere priskriser, hvis de opstår
- forbedre den måde, hvorpå derivatmarkederne for landbrugsråvarer fungerer på, med henblik på forelæggelse for G20-finansministrene.

Arbejdet skal navnlig koncentreres om kornmarkederne (hvede, ris, majs og sojabønner), da de er råvarer af central betydning for fødevarer sikkerheden.

På Rådets landbrugssamlinger den 29. november 2010 og den 17. maj 2011 benyttede det franske formandskab for G20 lejligheden til at informere Rådet for Den Europæiske Union om formandskabets dagsorden og om status i arbejdet med forberedelserne til landbrugsministtermødet i G20.

MILJØ**EU's emissionshandelssystem**

Rådet modsatte sig ikke et udkast til Kommissionens afgørelse om overvågning og rapportering af udledninger af drivhusgasser fra aktiviteter og af gasser, der vil blive medtaget i EU's emissionshandelssystem fra januar 2013 ([9233/11](#)).

Udkastet til Kommissionens retsakt er omfattet af den såkaldte forskriftsprocedure med kontrol. Det betyder, at Kommissionen, nu hvor Rådet har givet sin tilslutning, kan vedtage forordningerne, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig vedtagelsen.

Import og eksport af farlige kemikalier

Rådet modsatte sig ikke et udkast til Kommissionens forordning om ændring af listen over farlige kemikalier, der er genstand for eksportanmeldelseskrav, jf. forordning (EF) nr. 689/2008 ([9357/11](#)). Som følge heraf er yderligere fem kemikalier omfattet af eksportanmeldelsesprocedurer, mens et stof, der for nylig er blevet godkendt til anvendelse i pesticider, er blevet fjernet fra listen.

BUDGET**Budgetoverskud fra regnskabsåret 2010**

Rådet vedtog sin holdning til forslaget til ændringsbudget nr. 3 til EU's budget for 2011, og accepterede at fremføre et overskud fra 2010 på 4,54 mia. EUR. Dette overskud skyldes en fremførsel af et indtægtsoverskud (1,8 mia. EUR), en underudnyttelse af bevillingerne (2,72 mia. EUR) og en positiv saldo for veksling af valuta (22,3 mio. EUR). Medlemsstaternes bidrag til EU-budgettet vil blive reduceret i overensstemmelse hermed.

UDENRIGSANLIGGENDER**Stabiliserings- og Associeringsrådet EU-Montenegro**

Rådet udformede EU's endelige holdning med henblik på det andet møde i Stabiliserings- og Associeringsrådet EU-Montenegro, der finder sted den 21. juni 2011 i Luxembourg.