



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



7847/12

(OR. en)

PRESSE 116
PR CO 17

PRESSEMEDDELELSE

3156. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

TRANSPORT

Bruxelles, den 22. marts 2012

Formand

Henrik Dam Kristensen
Danmarks transportminister

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>

7847/12

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

*Rådet nåede til enighed om en generel indstilling om nye retningslinjer, der definerer en langsigtet strategi for udvikling af det **transeuropæiske transportnet** (TEN-T). Retningslinjerne fastsætter kravene til forvaltningen af TEN-T-infrastrukturen og prioriteterne for udviklingen af nettet og omfatter også gennemførelsesværktøjer.*

*Rådet blev også enigt om en generel indstilling til et udkast til forordning om en revision af direktivet fra 1996 om **groundhandling** ydelser i lufthavne. Formålet er at øge konkurrencen mellem tjenesteudbydere ved at øge antallet af disse i store lufthavne og sikre en høj servicekvalitet med fælles minimumsstandarder, som leverandører af groundhandling ydelser skal overholde.*

INDHOLD¹

DELTAGERE	4
------------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

INTERMODALE SPØRGSMÅL	6
Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet	6
LUFTFART	9
Revision af bestemmelserne om groundhandlingydelser	9
Eventuelt	11
Costa Concordia-ulykken og gennemgang af sikkerheden på passagerskibe	11
Emissionshandel i luftfartssektoren	11

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

FISKERI

- Finansielle foranstaltninger med henblik på udvikling af landdistrikter i medlemsstater med økonomiske vanskeligheder

12

DET INDRE MARKED

- Håndhævelse af intellektuelle ejendomsrettigheder - Kontoret for Harmonisering i det Indre Marked
- Regnskabsstandarder - teknisk opdatering

13

14

FØDEVARELOVGIVNING

- Sundhedsanprisninger og fødevaretilsætningsstoffer

15

MILJØ

- Persistente organiske miljøgifte

16

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.

DELTAGERE

Belgien:

Melchior WATHELET

Statssekretær for miljø, energi og mobilitet under indenrigsministeren og statssekretær for institutionelle reformer under premierministeren

Bulgarien:

Kamen KITJEV

Viceminister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Pavel DOBEŠ

Transportminister

Danmark:

Henrik DAM KRISTENSEN
Jacob HEINSEN

Transportminister
Departementschef

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Estland:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Leo VARADKAR

Transport-, turisme- og sportsminister

Grækenland:

Aristeidis BOURDARAS

Generalsekretær for infrastruktur, transport og netværk

Spanien:

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Minister for infrastruktur og transport

Frankrig:

Philippe LEGLISE-COSTA

Stedfortrædende fast repræsentant

Italien:

Mario CIACCIA

Viceminister for infrastruktur og transport

Cypern:

Efthemios FLOURENTZOU

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Aivis RŌNIS

Transportminister

Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Vicetransportminister

Luxembourg:

Claude WISELER

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Ungarn:

Pál VÖLNER

Statssekretær, Ministeriet for National Udvikling

Malta:

Austin GATT

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister

Nederlandene:

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Infrastruktur- og miljøminister

Østrig:

Doris BURES

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Understatssekretær, Infrastrukturministeriet

Portugal:

Álvaro SANTOS PEREIRA

Økonomi- og beskæftigelsesminister

Rumænien:

Alexandru NAZARE

Statssekretær, Transport- og Infrastrukturministeriet

Slovenien:

Igor ŠALAMUN

Statssekretær, Ministeriet for Infrastruktur og Fysisk Planlægning

Slovakiet:

Peter JAVORČÍK

Stedfortrædende fast repræsentant

Finland:

Maria RISLAKKI

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Carl von der ESCH

Statssekretær under infrastrukturministeren

Det Forenede Kongerige:

Theresa VILLIERS

Vicetransportminister

Kommissionen:

Siim KALLAS

Næstformand

De tiltrædende staters regeringer var repræsenteret således:

Kroatien:

Zdenko ANTEŠIĆ

Viceminister for maritime anliggender, transport og infrastruktur

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

INTERMODALE SPØRGSMÅL

Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til nye retningslinjer for en langsigtet strategi for udvikling af et fuldstændigt transeuropæisk transportnet (TEN-T) bestående af infrastruktur til jernbaner, sø- og lufttransport, veje og indre vandveje. Den generelle indstilling [8047/12](#) danner grundlaget for drøftelserne mellem Rådet og Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af retningslinjerne, og som endnu ikke har fastlagt sin førstebehandlingsholdning.

Efter en drøftelse af de udestående spørgsmål accepterede flertallet af delegationerne som et kompromis udkastet til generel indstilling i formandskabets forslag ([7537/12](#)) med følgende ændringer:

Der tilføjes en betragtning for at understrege, at Kommissionen skal tage nationale gennemførelsesplaner og fremtidig udvidelse i betragtning, når den foretager en revision af gennemførelsen af hovednettet i 2023.

Definitionen af "projekter af fælles interesse" er ændret lidt for at omfatte alle projekter, der opfylder kravene til det samlede net eller hovednettet.

Kortene i bilagene til forordningen over hovedfærdselsåreerne i det samlede net og hovednettet, er ændret for Italiens, Polens og Rumæniens vedkommende. Ændringerne findes i en [særskilt pressemeddelelse](#) og er blevet indarbejdet i kortene i [addenda to 8047/12](#).

Nogle medlemsstater havde imidlertid, selv om de ikke modsatte sig teksten, gerne set, at flere dele af deres nationale infrastruktur blev medtaget på kortene, og nogle har stadig visse betænkeligheder ved især finansielle spørgsmål. En anden delegation understregede, at dens anmodning om tilføjelser til kortene ikke i tilstrækkeligt omfang var blevet taget i betragtning. Denne delegation og nogle andre delegationer udtrykte håb om, at deres betænkeligheder ville blive taget op i de kommende forhandlinger med Europa-Parlamentet om forslaget til retningslinjer.

Den generelle indstilling, der blev vedtaget af Rådet, ændrer Kommissionens oprindelige forslag ([15629/11](#)) for at imødekomme medlemsstaternes betænkeligheder, navnlig med hensyn til de budgetmæssige følger af forslaget og sikring af medlemsstaternes ret til at træffe beslutninger om de projekter, der skal gennemføres på deres område.

Den tekst, der er opnået enighed om, **giver medlemsstaterne mulighed for ikke at gennemføre** visse projekter, hvis de fornødne finansielle midler ikke er til rådighed, eller hvis projekterne ikke er tilstrækkeligt modne. En ændret revisionsbestemmelse fastsætter endvidere, at Kommissionen vil tage hensyn til den økonomiske og budgetmæssige situation i EU og de individuelle medlemsstater, når den evaluerer de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af retningslinjerne inden udgangen af 2023.

Selv om den foreslåede nye tostrengede struktur, hvor der skelnes mellem et hovednet, der skal indføres som en prioritet, og et samlet net, der skal færdiggøres senere, er blevet accepteret af medlemsstaterne, er tilgangen med **hovednetkorridorer**, der tager sigte på at lette gennemførelsen af hovednettet, blevet revideret for at fjerne den administrative byrde og garantere nationale suverænitetsrettigheder. Forvaltningen af korridorerne varetages af en europæisk koordinator for hver korridor, som har ansvaret for at yde bistand til medlemsstaterne og udarbejde en enkelt arbejdsplan i stedet for de mere komplekse bestemmelser for planlægning og forvaltning, som Kommissionen har foreslået. Desuden er idéen med korridorer defineret mere løst, idet det præcise antal medlemsstater og transportformer, der skal omfattes af en korridor, er udgået, og der er sat større fokus på interoperabilitet og led på tværs af grænserne.

Rådet indførte en række **undtagelser** fra kravene til hovednetinfrastrukturen. Isolerede jernbanenet undtages. Der kan også fastsættes undtagelser for vejinfrastruktur og - med hensyn til specifikke tekniske detaljer - for jernbaneinfrastruktur i behørigt begrundede tilfælde, bl.a. hvis investeringen i infrastrukturen ikke kan berettiges ud fra økonomiske costbenefithensyn. Undtagelser finder ligeledes anvendelse, hvis fysiske begrænsninger forhindrer jernbane- og vejforbindelser til lufthavne og søhavne.

Den nye forordning skal afløse de nuværende retningslinjer, der blev vedtaget i 1996, ændret i 2004 og opdateret i 2010 for at omfatte de 10 nye medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004. I den forestående revision tages der fat på de vigtigste problemer vedrørende manglende led, især sektioner på tværs af grænser, infrastrukturforskelle mellem og inden for medlemsstater, utilstrækkelige multimodale forbindelser, drivhusgasemissioner fra transport og utilstrækkelig interoperabilitet.

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

TEN-T er udformet til at omfatte samtlige medlemsstater og regioner og sikre grundlaget for en afbalanceret udvikling af alle transportformer. Dette vil bidrage til at sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende, og styrke den økonomiske og sociale samhørighed i Unionen.

Mens kortene over det samlede net og hovednettet indgår i bilagene til forordningen med retningslinjer, vil listen over hovednetprojekter blive vedlagt forordningen om Connecting Europe-faciliteten (Kommissionens forslag: [16176/11](#)), det fremtidige finansieringsinstrument for det transeuropæiske energi-, telekommunikations- og transportnet, som fortsat drøftes af budgetekspertes med bistand fra eksperter fra de berørte sektorer.

LUFTFART

Revision af bestemmelserne om groundhandlingydelser

Rådet vedtog en generel indstilling til et udkast til forordning om en revision af direktivet fra 1996 om groundhandlingydelser i lufthavne, såsom vedligeholdelse af flyet, passagerbetjening og håndtering af bagage og fragt [8050/12](#). Hovedformålet er at øge konkurrencen mellem serviceleverandørerne ved at øge antallet af disse i store lufthavne og sikre en høj servicekvalitet med fælles minimumsstandards, som leverandører af groundhandlingydelser skal overholde. Behovet for en revision er navnlig opstået på grund af voksende flytrafik og kapacitetsbegrænsninger, der har ført til en situation, hvor 70 % af forsinkelserne skyldes gennemløbstiderne i lufthavnene.

Selv om et flertal af delegationerne gik ind for formandskabets kompromistekst, besluttede tre delegationer at undlade at stemme af følgende grunde. Med hensyn til den tærskel, over hvilken lufthavne skal have mindst tre leverandører af groundhandlingydelser, mente en medlemsstat, at tallet på 5 mio. passagerbevægelser om året er for lavt. En anden delegation var imod de offentlige myndigheders indblanding i markedsaktørernes prisregulering i tilfælde af et midlertidigt monopol for groundhandlingydelser. Delegationen havde lignende indvendinger mod muligheden for at klage til en national myndighed, så denne kan bilægge tvister mellem lufthavnsbrugere og lufthavnsforvaltningsorganet om dette organs beslutninger vedrørende centralisering af lufthavnsinfrastrukturen og om de gebyrer, der opkræves for anvendelse af infrastrukturen. Endelig fandt en tredje delegation, at regelsættet med henblik på yderligere liberalisering er utilstrækkeligt i denne tekst, navnlig med hensyn til godkendelsen af leverandører af groundhandlingydelser og rettighederne for sådanne leverandørers medarbejdere i tilfælde af overførsel af medarbejdere mellem virksomheder.

Udkastet til forordning indeholder følgende hovedelementer:

Groundhandlingmarkedet skal åbnes yderligere: For det første vil luftfartsselskaberne frit kunne udøve egenhandling, mens medlemsstaterne i henhold til de gældende regler kan indføre begrænsninger for fire kategorier af ydelser. For det andet vil minimumsantallet af leverandører af groundhandlingydelser ud over luftfartsselskaberne blive sat op fra to til tre i store lufthavne. Undtagelser er dog mulige, hvis det er påkrævet af plads- og kapacitetshensyn.

I store lufthavne skal **minimumsstandarden** for levering af groundhandlingydelser fastsættes af medlemsstaterne, lufthavnsforvaltningsorganet eller det organ, der fører kontrol med lufthavnen. I Kommissionens oprindelige forslag ville disse standarder være blevet fastsat af Kommissionen selv. Standarderne skal omfatte driftsresultater, uddannelse, information og bistand til passagerer, sikkerhed, beredskabsforanstaltninger og miljøspørgsmål samt, i meget store lufthavne, samarbejdsbaserede beslutningsprocesser. Serviceleverandører kan også blive pålagt at etablere et tilstrækkeligt sikkerhedsstyringssystem. Endvidere skal medlemsstaterne, lufthavnsforvaltningsorganet eller det organ, der fører kontrol med lufthavnen, om nødvendigt fastlægge minimums**uddannelses**krav for groundhandlingmedarbejdere i en given lufthavn.

For så vidt angår **anvendelsen af lufthavnsinfrastruktur** og navnlig af centrale infrastrukturer (dvs. infrastrukturer, der ikke kan opdeles, og som der ikke findes flere af) af leverandører af groundhandlingydelser er der udarbejdet en ny juridisk ramme for at sikre, at beslutninger om centralisering af infrastruktur og opkrævning af gebyrer for anvendelse af infrastruktur træffes på en objektiv, ikkediskriminerende og gennemsigtig måde.

I samme ånd med hensyn til at sikre loyal konkurrence fastholder den nye tekst bestemmelsen i det nuværende direktiv om, at lufthavne, som selv leverer groundhandlingydelser til luftfartsselskaber, og som samtidig forvalter infrastruktur, skal føre **adskilte regnskaber** for deres groundhandling-aktiviteter. Rådet accepterede imidlertid ikke forpligtelsen om juridisk adskillelse, som blev foreslået af Kommissionen.

Udbudsproceduren forbedres (eksempelvis ved at forlænge den maksimale varighed af leverandørkontrakterne til op til 10 år i stedet for syv som under det nuværende direktiv), og bestemmelserne om **brug af underleverandører** præciseres.

Lufthavnsforvaltningsorganet skal være ansvarligt for hensigtsmæssig **koordination** af ground-handlingaktiviteterne. Dette bør hjælpe lufthavnene til at blive mere modstandsdygtige i krisesituationer.

Rådet accepterede ikke Kommissionens forslag om at indføre et obligatorisk **godkendelsessystem** for **serviceleverandører**, som omfatter harmoniserede krav og gensidig anerkendelse af nationale godkendelser. Rådet genindførte en frivillig ordning i lighed med det nuværende system, som foreskriver, at medlemsstaterne kan kræve, at serviceleverandører godkendes af en uafhængig myndighed, og at de, hvis de vælger dette, skal overholde de betingelser for godkendelse, som fastlægges i forordningen.

Forslaget, som Kommissionen forelagde i december 2011 ([18008/11](#)) er en del af en "lufthavns pakke", som også omfatter lovgivningsforslag om støjbegrænsning og tildeling af slots.

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

Eventuelt

Costa Concordia-ulykken og gennemgang af sikkerheden på passagerskibe

Rådet noterede sig oplysningerne fra den italienske delegation om den igangværende undersøgelse af Costa Concordia-ulykken ud for den italienske ø Giglio den 13. januar. I denne forbindelse blev ministrene orienteret af Kommissionen om dens planer om en omfattende gennemgang af sikkerheden på passagerskibe ([7710/12](#)). Kommissionen agter at gennemgå den eksisterende EU-lovgivning og vil især foreslå nye regler og sikkerhedsstandarder for passagerskibe inden udgangen af dette år. Andre planlagte tiltag omfatter styrket håndhævelse af gældende regler, arbejde med internationale standarder i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og fremme af frivillige foranstaltninger inden for skibsfarten.

Nogle delegationer understregede, at man burde afvente resultaterne af den igangværende undersøgelse af årsagerne til ulykken, før der træffes beslutning om nye foranstaltninger.

Emissionshandel i luftfartssektoren

Kommissionen orienterede ministrene om resultaterne af det seneste møde i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), hvor det blev besluttet at se nærmere på fire muligheder for globale markedsbaserede foranstaltninger for at tackle luftfartsemissioner. Kommissionen underrettede også Rådet om den seneste udvikling med hensyn til potentielle modforanstaltninger fra ikke-EU-lande mod anvendelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) for luftfart.

En række medlemsstater tog ordet for at udtrykke deres bekymring over modforanstaltninger, der kan påvirke EU-virksomheder eller -luftfartsselskaber. Det blev understreget, at EU bør stå sammen om dette spørgsmål og fortsat søge en global aftale gennem ICAO.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**FISKERI****Finansielle foranstaltninger med henblik på udvikling af landdistrikter i medlemsstater med økonomiske vanskeligheder**

Rådet vedtog en ændring til forordning (EF) nr. 1198/2006 om Den Europæiske Fiskerifond (EFF) for så vidt angår visse bestemmelser om finansiell forvaltning for visse medlemsstater, som er i eller trues af alvorlige vanskeligheder med hensyn til deres finansielle stabilitet, efter at Europa-Parlamentet var nået til enighed ved førstebehandlingen ([1/12](#)).

Forordningen vil gøre det muligt for Kommissionen at godkende højere bidragssatser fra EU via EFF for de medlemsstater, der står over for alvorlige vanskeligheder med hensyn til deres finansielle stabilitet, så længe de er under finansielle støttemekanismer. Disse foranstaltninger skal lette gennemførelsen af samhørighedsprogrammer (såsom dem, der finansieres af EFF), som er af særlig betydning som et redskab til at tilføre økonomien midler.

Den globale finansielle og økonomiske krise skaber eller truer med at skabe alvorlige vanskeligheder i visse medlemsstater, navnlig med hensyn til deres økonomiske vækst og finansielle stabilitet og forværringen af deres underskud og gæld. Disse bestemmelser omfatter de fem medlemsstater, som er hårdest ramt af krisen, og som har modtaget finansiell bistand under et program fra betalingsbalancemekanismen for ikkeeurolande (Rumænien og Letland) eller fra den europæiske finansielle stabiliseringsmekanisme (EFSM) for eurolandene (Portugal, Grækenland og Irland).

Denne forordning er del af en pakke bestående af tre forordninger, som omfatter de samme fem medlemsstater, og som ud over EFF vedrører Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og struktur- og samhørighedsfondene.

Forordningen vil ikke få nogen finansiell indvirkning for så vidt angår forpligtelsesbevillingerne, idet den samlede bevillingsramme for udvikling af landdistrikterne forbliver uændret ligesom den årlige fordeling.

DET INDRE MARKED**Håndhævelse af intellektuelle ejendomsrettigheder - Kontoret for Harmonisering i det Indre Marked**

Rådet vedtog en forordning om bemyndigelse af EU's Kontor for Harmonisering i det Indre Marked (OHIM) til at varetage nye opgaver i forbindelse med håndhævelsen af intellektuelle ejendomsrettigheder ([80/11](#) og [7644/12 ADD 1](#)).

Vedtagelsen sker, efter at der er opnået enighed med Europa-Parlamentet i forbindelse med førstebehandlingen.

Harmoniseringskontoret, som er EU's kontor for varemærker og design, skal udføre nye opgaver med henblik på at fremme og støtte aktiviteterne hos nationale myndigheder, den private sektor og EU-institutionerne til bekæmpelse af krænkelse af intellektuelle ejendomsrettigheder.

Under udførelsen af disse opgaver skal harmoniseringskontoret tilrettelægge, administrere og støtte møder mellem eksperter, myndigheder og berørte parter, der samles under betegnelsen "Det Europæiske Observationscenter for Krænkelser af Intellektuelle Ejendomsrettigheder"¹.

Harmoniseringskontorets nye opgaver omfatter ikke deltagelse i specifikke aktioner eller undersøgelser, som de kompetente myndigheder gennemfører.

Registreringerne af varemærker og design i harmoniseringskontoret sikrer beskyttelse af intellektuel ejendom i hele EU. Harmoniseringskontoret arbejder tæt sammen med nationale kontorer for intellektuel ejendomsret i medlemsstaterne.

Harmoniseringskontorets websted: <http://oami.europa.eu/ows/rw/pages/index.en.do>

¹ Observatoriet blev tidligere kaldt "Europæisk observatorium for varemærkeforfalskning og piratkopiering". Det blev oprettet i april 2009.
http://ec.europa.eu/internal_market/iprenforcement/observatory/index_en.htm.

Regnskabsstandards - teknisk opdatering

Rådet traf afgørelse om ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af en forordning, der har til formål at indarbejde de seneste ændringer, som er vedtaget af International Accounting Standards Board (IASB), i EU-lovgivningen.

Den nye forordning vil bringe forordning nr. 1126/2008 om anvendelse af internationale regnskabsstandards i overensstemmelse med de ændringer fra IASB, som blev offentliggjort den 16. juni 2011. Ændringerne vedrører "IAS 1" (Præsentation af årsregnskaber - Præsentation af posterne indregnet i anden totalindkomst) og "IAS 19" (Personaleydelser).

Formålet med forordning nr. 1126/2008 er vedtagelse og anvendelse af internationale regnskabsstandards i EU med henblik på at harmonisere de finansielle oplysninger, der forelægges af børsnoterede selskaber, for at sikre en høj grad af gennemsigtighed og sammenlignelighed i forbindelse med årsregnskaber og dermed et effektivt fungerende indre marked.

Udkastet til Kommissionens forordning er omfattet af forskriftproceduren med kontrol. Nu hvor Rådet har givet sin godkendelse, kan Kommissionen vedtage det, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig det.

FØDEVARELOVGIVNING**Sundhedsanprisninger og fødevaretilsætningsstoffer**

Rådet traf afgørelse om ikke at modsætte sig vedtagelsen af følgende fire kommissionsforordninger, hvoraf tre vedrører sundhedsanprisninger og en fødevaretilsætningsstoffer:

- forordning om fastlæggelse af en liste over andre tilladte sundhedsanprisninger af fødevarer end dem, der henviser til en reduceret risiko for sygdom og til børns udvikling og sundhed ([5984/12](#) + [ADD 1](#) + [6749/12](#))
- forordning om afvisning af visse sundhedsanprisninger af fødevarer, der henviser til en reduceret risiko for sygdom og til børns udvikling og sundhed ([5672/12](#))
- forordning om afvisning af visse andre sundhedsanprisninger af fødevarer end dem, der henviser til en reduceret risiko for sygdom og til børns udvikling og sundhed ([5674/12](#))
- forordning om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 for så vidt angår anvendelsesbetingelserne og anvendelsesniveauerne for fødevaretilsætningsstoffer, der indeholder aluminium ([5726/12](#) + [ADD 1](#)).

Kommissionens forordninger er underlagt forskriftsproceduren med kontrol. Nu hvor Rådet har givet sin godkendelse, kan Kommissionen vedtage dem, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig det.

MILJØ**Persistente organiske miljøgifte**

Rådet traf afgørelse om ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af følgende retsakt:

- forordning om ændring af forordning (EF) nr. 850/2004 om persistente organiske miljøgifte for så vidt angår bilag I ([6782/12](#)) med henblik på at inddrage de tre nye stoffer opført i protokollen til 1979-konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande om persistente organiske miljøgifte¹.

Kommissionens forordning er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol. Da Rådet nu har givet sin tilslutning, kan Kommissionen vedtage forordningen, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig det.

¹ EUT L 81 af 19.2.2004.