



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



7253/13

(OR. en)

PRESSE 97
PR CO 15

PRESSEMEDDELELSE

3229. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 11. marts 2013

Formand **Leo VARADKAR**
Transport-, turisme- og sportsminister

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>

7253/13

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet havde en debat om forslaget til omarbejdning af direktivet fra 2008 om **interoperabilitet i EU-jernbanesystemet**, hvorved det indledte arbejdet med "fjerde jernbanepakke", som Kommissionen for nylig offentliggjorde. Omarbejdningen, der indgår i pakkens tekniske søjle, har til formål at fremskynde integrationen af hele det europæiske jernbanenet ved at fjerne de nuværende administrative og tekniske hindringer.

Rådet lyttede desuden til Kommissionens fremlæggelse af dens nylige initiativ "**Miljøvenlig energi til transport**" og havde en udveksling af synspunkter. Målet med initiativet er at bryde transportsektorens afhængighed af olie og at mindske drivhusgasemissionerne fra transportsektoren ved at fremskynde markedsudbredelsen af alternative brændstoffer og køretøjer, der kan anvende dem. Initiativet består af en meddelelse, der fastlægger en strategi for fremme af alternative brændstoffer inden for alle transportformer, og et forslag til direktiv om opbygning af en minimums**infrastruktur for alternative brændstoffer** i hele EU.

INDHOLD¹

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

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

Nye interoperabilitetsregler i fjerde jernbanepakke.....	6
Miljøvenlig energi til transport	7
Indberetning af hændelser inden for civil luftfart	8
EVENTUELT	9
Emissionshandel i luftfartssektoren	9
Samlet luftfartsaftale mellem EU og Brasilien	10
Adgang til markedet for international vejgodstransport	10

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

ingen

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:**

Olivier BELLE

Stedfortrædende fast repræsentant

Bulgarien:

Krostian KRASTEV

Viceminister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Jakub DÜRR

Stedfortrædende fast repræsentant

Danmark:

Jonas BERING LIISBERG

Stedfortrædende fast repræsentant

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Minister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Estland:

Clyde KULL

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Leo VARADKER

Transport-, turisme- og sportsminister

Grækenland:

Andreas PAPASTAVROU

Stedfortrædende fast repræsentant

Spanien:

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Transportminister

Frankrig:

Alexis DUTERTRE

Stedfortrædende fast repræsentant

Italien:

Mario CACCIA

Viceminister for infrastruktur og transport

Cypern:

George ZODIATES

Stedfortrædende fast repræsentant

Lettland:

Viktors VALAINIS

Statssekretær

Litauen:

Rimantas SINKEVIČIUS

Transport- og kommunikationsminister

Luxembourg:

Claude WISELER

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Ungarn:

Olivér VÁRHELYI

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Patrick R. MIFSUD

Stedfortrædende fast repræsentant

Nederlandene:

Derk OLDENBURG

Stedfortrædende fast repræsentant

Østrig:

Harald GÜNTHER

Stedfortrædende fast repræsentant

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Understatssekretær

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Statssekretær for offentlige arbejder, transport og kommunikation

Rumænien:

Relu FENECHIU

Transportminister

Slovenien:

Igor ŠALAMUN

Statssekretær

Slovakiet:

Frantisek PALKO

Statssekretær

Finland:

Merja KYLLÖNEN

Transportminister

Sverige:

Jan OLSSON

Stedfortrædende fast repræsentant

Det Forenede Kongerige:

Patrick McLOUGHLIN

Transportminister

.....

Kommissionen:

Siim KALLAS

Næstformand

.....

Den tiltrædende stats regering var repræsenteret således:

Kroatien:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister for havspørgsmål, transport og infrastruktur

.....

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT

Nye interoperabilitetsregler i fjerde jernbanepakke

Rådet havde en debat om forslaget til omarbejdning af direktivet fra 2008 om interoperabilitet i EU-jernbanesystemet (forslag: [6013/13](#), rapport til Rådet: [6627/13](#)), hvorved det indledte arbejdet med "fjerde jernbanepakke", som Kommissionen for nylig offentliggjorde. Forslaget indgår i pakkens tekniske søjle sammen med de foreslåede ændringer til direktivet fra 2004 om jernbanesikkerhed og forordningen fra 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur. Den tekniske søjle fastsætter først og fremmest, at de nødvendige godkendelses- og certificeringsprocedurer for at sikre teknisk interoperabilitet og jernbanesikkerhed i hele EU bør overdrages til et centralt organ, Det Europæiske Jernbaneagentur, for at nedbringe omkostningerne og lette adgangen for nye operatører.

Interoperabilitetsdirektivet fra 2008 fastsætter de administrative, tekniske og operationelle betingelser, der skal opfyldes for at opnå interoperabilitet i EU-jernbanesystemet. Den foreslåede omarbejdning har til formål at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske hindringer for et indre jernbanemarked, navnlig ved at øge effektiviteten af køretøjsgodkendelsesprocessen gennem en styrket rolle for Det Europæiske Jernbaneagentur og ved at præcisere og ajourføre de tekniske standarder og overensstemmelsesvurderingsreglerne. Dette bør gøre det muligt at mindske de administrative omkostninger, fremskynde de administrative procedurer og øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, der opererer i EU.

Under debatten erkendte ministrene generelt, at det er nødvendigt at øge godkendelsesprocessens effektivitet. Der blev dog givet udtryk for betænkeligheder ved at overføre beføjelser fra de nationale myndigheder til Det Europæiske Jernbaneagentur som foreslået af Kommissionen. Mere konkret påpegede flere medlemsstater, at de nationale myndigheder fortsat bør have ansvaret for godkendelse af køretøjer, der kun anvendes på nationalt område eller på lokale eller regionale net, således at der kan tages behørigt hensyn til de forskellige landes særlige forhold. Nogle delegationer fremførte, at harmoniseringen af jernbaneinfrastrukturen endnu ikke er tilstrækkelig fremskreden til, at det berettiger en centraliseret godkendelsesprocedure, og foreslog, at Det Europæiske Jernbaneagenturs rolle styrkes gradvist. Flere delegationer var af den opfattelse, at jernbaneagenturet bør gives en stærkere tilsynsrolle, men ikke godkendelsesansvar. Spørgsmålet om ansvar i forbindelse med ulykker blev også rejst.

Drøftelserne om forslaget vil fortsætte i Rådets forberedende organer på baggrund af ministrenes bemærkninger.

Arbejdet med fjerde jernbanepakke under det irske formandskab vil samle sig om den tekniske søjle og især interoperabilitetsdirektivet. Ud over de tre forslag i denne søjle indeholder den nye pakke også tre andre lovgivningsforslag om ændring af den nuværende EU-lovgivning med henblik på at åbne de nationale jernbanepassagermarkeder yderligere og indføre nye regler for forvaltning af infrastruktur og transport. Det overordnede mål med denne pakke er at afslutte markedsåbningsprocessen i jernbanesektoren og at tilvejebringe lovgivningsstabilitet og synlighed for forretningsudviklingen, så konkurrenceevnen for jernbaner i EU forbedres i forhold til andre transportformer.

For yderligere oplysninger om den nye jernbanepakke: Se også Kommissionens meddelelse ([5855/13](#)) og Kommissionens [webside](#) om pakken.

HORISONTALE OG INTERMODALE SPØRGSMAÅL

Miljøvenlig energi til transport

Rådet lyttede til Kommissionens fremlæggelse af dens nylige initiativ "Miljøvenlig energi til transport" og havde en udveksling af synspunkter. Målet med initiativet er at bryde transportsektorens afhængighed af olie og at mindske drivhusgasemissionerne fra transportsektoren ved at fremskynde markedsudbredelsen af alternative brændstoffer og køretøjer, der kan anvende dem. Initiativet, der blev offentliggjort i slutningen af januar, består af en meddelelse om en europæisk strategi for alternative brændstoffer ([5736/13](#)) og et tilknyttet forslag til direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ([5899/13](#)) (se også rapporten til Rådet i [6654/13](#)).

Meddelelsen fastlægger en samlet strategi for fremme af alternative brændstoffer og vejen til gennemførelse heraf inden for alle transportformer i EU. Målet er at etablere en langsigtet politikramme til at lede den teknologiske udvikling og investeringerne i indførelsen af disse brændstoffer og at øge forbrugernes tillid til dem.

Som et vigtigt skridt i denne strategi har direktivforslaget til formål at opbygge en minimumsinfrastruktur for alternative brændstoffer i hele EU, hvilket anses for afgørende for forbrugernes accept af alternative brændstoffer og for industriens videreudvikling og ibrugtagning af teknologien. Med henblik herpå fastsætter det foreslåede direktiv et minimumsantal ladestandere til elektriske køretøjer og tankstationer til naturgas og brint for hver medlemsstat og fastsætter krav om fælles tekniske standarder, herunder et fælles standardstik til elektriske køretøjer. I henhold til Kommissionens forslag skal disse ladestandere og tankstationer være klar inden udgangen af 2020, med længere frister i visse særlige tilfælde, og de tekniske standarder skal være fastlagt inden udgangen af 2015. Det vil være op til medlemsstaterne gennem nationale politikrammer at beslutte, hvordan de fælles regler skal gennemføres.

Under debatten på samlingen i Rådet hilste ministrene generelt initiativet velkommen og erkendte behovet for harmonisering og standardisering. Mange delegationer gav imidlertid udtryk for betænkeligheder ved det foreslåede mål for antallet af ladestandere og tankstationer, finansieringen af de foreslåede foranstaltninger og gennemførelsesfristerne. Det blev understreget, at medlemsstaterne har behov for fleksibilitet til gennemførelsen. Der blev også stillet spørgsmål om standarder og teknologi, som er i stadig udvikling. Desuden fremhævede en række medlemsstater initiativets maritime dimension.

Rådets forberedende organer vil fortsætte behandlingen af forslaget på baggrund af ministrenes bemærkninger.

Kommissionen forelagde sit forslag sidst i januar i år. Vedtagelse af teksten kræver godkendelse af både Rådet og Europa-Parlamentet.

LUFTFART

Indberetning af hændelser inden for civil luftfart

Rådet noterede sig status over revisionen af direktivet fra 2003 om indberetning af hændelser, der kan bringe luftfartssikkerheden i fare (Kommissionens forslag: [18118/12](#)) Revisionen, der bygger på direktivet fra 2003, som pålagde en forpligtelse til at indberette sådanne hændelser, har til formål at forbedre indberetningsordningen og at sikre effektiv anvendelse af de indsamlede data med henblik på at hindre ulykker i fremtiden og således gøre fremskridt hen imod et proaktivt risikobaseret sikkerhedsstyringsystem. Det overordnede mål er at bidrage til at nedbringe antallet af flyulykker i forbindelse med den voksende luftrafik.

Med henblik herpå ajourfører det foreslåede direktiv, som skal erstatte direktivet fra 2003, listen over hændelser, der skal indberettes, og listen over de personer, der har pligt til at indberette, samtidig med at det også kræver indførelse af frivillige indberetningsordninger for at lette indsamlingen af oplysninger, der ikke er omfattet af den obligatoriske ordning, men som den indberettende person anser for at være vigtige. Den nye tekst indeholder desuden bestemmelser, der skal forbedre kvaliteten og fuldstændigheden af de indberettede data, præcisere informationsstrømmen og øge udvekslingen af oplysninger. Herudover foreslår Kommissionen at styrke beskyttelsen af dem, der indberetter hændelser, for at tilskynde personer til at indberette uden frygt for straf eller retsforfølgning, så længe de ikke handler i grov uagtsomhed. Endvidere vil der blive indført nye krav for at sikre, at indberetningerne af hændelser analyseres korrekt med henblik på at afdække sikkerhedsrisici, og at der træffes opfølgingsforanstaltninger for at afhjælpe eventuelle konstaterede sikkerhedsmangler.

Drøftelserne om dette forslag blev for nylig indledt i rådsgruppen (se fremskridtsrapport i [6666/13](#)). De viste, at alle medlemsstater i hovedtræk hilste forslaget velkommen, selv om der blev ytret betænkeligheder med hensyn til spørgsmål såsom:

- listen over typer af episoder, som er obligatoriske at indberette
- de mulige udgifter og den mulige byrde, som de nye indberetningskrav vil have for administrationer og industrien, navnlig for små og mellemstore virksomheder
- omfanget af beskyttelsen for ansatte, der indberetter episoder, og de administrative aftaler mellem de retlige myndigheder og sikkerhedsmyndighederne, som skal tilstræbe den rette balance mellem hensynet til retssystemet og luftfartssikkerheden
- tidsfristerne for forordningens gennemførelse.

Det er formandskabets mål, at Rådet tager stilling ("generel indstilling", indtil Europa-Parlamentet har taget stilling) til forslaget på samlingen i juni i Rådet for Transport.

Kommissionen forelagde forslaget ultimo december 2012. For at blive vedtaget skal det godkendes af både Rådet og Europa-Parlamentet.

EVENTUELT

Emissionshandel i luftfartssektoren

Kommissionen orienterede Rådet om status i forhandlingerne om den globale indsats for at tackle emissioner fra luftfarten ([7066/13](#)).

De igangværende forhandlinger inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) vedrører bl.a. udviklingen af en global markedsbaseret tilgang til spørgsmålet og skal føre til udarbejdelse af en resolution, der skal forelægges på ICAO-Forsamlingen i september 2013.

Som et forsøg på at bidrage til at finde en global løsning på ICAO-Forsamlingen i efteråret drøfter Rådet og Europa-Parlamentet i øjeblikket et lovgivningsforslag, der midlertidigt skal udsætte håndhævelsen af EU's emissionshandelsordning (ETS) på internationale flyvninger til og fra Europa. Kommissionen understregede, at det er vigtigt, at forslaget vedtages inden udgangen af april, for at undgå administrative og retlige komplikationer.

Samlet luftfartsaftale mellem EU og Brasilien

Kommissionen orienterede Rådet om status for den samlede luftfartsaftale mellem EU og Brasilien, der blev parafet af begge parter i 2011, men som stadig ikke er undertegnet af Brasilien (7069/13). Brasilien anmoder nu om, at forhandlingerne om en række spørgsmål i aftalen genoptages. Kommissionen mener, at en genforhandling er uundgåelig, og agter at anmode Rådet om at forlænge det oprindelige forhandlingsmandat, så det dækker alle Brasiliens anmodninger.

Adgang til markedet for international vejgodstransport

Den polske delegation redegjorde på vegne af Visegradlandene (Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Polen og Slovakiet) og med støtte fra en række andre medlemsstater for sine betænkeligheder ved Kommissionens hensigt om at foreslå en revision af reglerne for adgangen til vejgodstransport med henblik på at ophæve yderligere begrænsninger i vejgodstransporten i EU (7020/13). Polen anførte, at Rådet, inden Kommissionen forelægger et lovgivningsforslag om en sådan revision, først bør have lejlighed til nøje at drøfte spørgsmålet på grundlag af en rapport, som Kommissionen inden længe skal udarbejde om markedet for vejgodstransport i EU.

Østrig, Belgien, Danmark, Frankrig og Italien afgav desuden en fælles erklæring (7342/13), hvori de tilkendegav, at det efter deres opfattelse er for tidligt at forelægge et lovgivningsforslag om en liberalisering af vejgodstransporten, og at indsatsen bør fokusere på at gennemføre og supplere de gældende regler, navnlig at behandle spørgsmål som f.eks. arbejdsstandarder og manglende overholdelse af reglerne og at skabe konvergens mellem de forskellige former for tilsynspraksis.

En række andre lande påpegede dog, at de vil være indforstået med at gå i retning af yderligere liberalisering på området, hvilket er i overensstemmelse med målet om et indre marked for transport.

Kommissionen forsikrede medlemsstaterne om, at den nøje vil vurdere situationen, inden den forelægger et forslag.
