



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



10457/13

(OR. en)

PRESSE 233
PR CO 29

PRESSEMEDDELELSE

3243. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Luxembourg, den 6., 7., 8., 9. og 10. juni 2013

Formænd **Pat RABBITTE**
Irlands minister for kommunikation, energi og
naturressourcer
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 9442 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

10457/13

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Telekommunikation:

Rådet havde en debat om telekommunikationssektorens og informations- og kommunikationsteknologisektorens rolle inden for rammerne af **den digitale dagsorden for Europa**. Ministrene gav udtryk for deres synspunkter med hensyn til, hvad der bør være hovedelementerne i et indre marked for telekommunikation i EU. Resultatet af debatten skal bidrage til forberedelsen af Det Europæiske Råds møde i oktober, der vil fokusere på innovation og den digitale dagsorden.

Ministrene noterede sig status og drøftede et direktivforslag, der skal sikre et højt fælles niveau for **elektroniske kommunikationsnets og informationssystemers sikkerhed** i hele Unionen. Forslaget er et led i den europæiske strategi for cybersikkerhed, som Kommissionen har forelagt.

Rådet noterede sig også de fremskridt, der er gjort med en række andre lovgivningsforslag, navnlig:

- en forordning, der har til formål at muliggøre **sikre elektroniske transaktioner** i hele EU, og som fastlægger regler for elektronisk identifikation og elektroniske tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner i det indre marked samt opstiller et retsgrundlag for elektroniske signaturer, elektroniske segl, elektroniske tidsstempler, elektroniske dokumenter, elektroniske leveringstjenester og webstedsautentifikation
- to forordninger om digital infrastruktur og digitale tjenester: for det første retningslinjer for udvikling af **transeuropæiske telenet**, hvor Kommissionen for nylig har vedtaget et ændret forslag; for det andet foranstaltninger til fremme af **udbygningen af højhastighedsnettene til elektronisk kommunikation ved reduktion af de dermed forbundne omkostninger**, f.eks. ved deling af infrastruktur såsom gas-, vand- eller elledninger
- et direktiv, der har til formål at harmonisere medlemsstaternes regler om **tilgængeligheden af offentlige organers websteder** med henblik på at fjerne hindringer for webudviklere i det indre marked og forbedre tilgængeligheden i hele EU.

Energi:

Rådet noterede sig en statusrapport om et udkast til direktiv om **indirekte ændringer i arealanvendelsen** og om ændring af direktiverne om brændstofkvalitet og vedvarende energi, der har til formål at minimere den indvirkning, som indirekte ændringer i arealanvendelsen har på drivhusgasemissionerne.

Rådet vedtog **konklusioner** om Kommissionens meddelelse om **et fungerende indre energimarked**. Konklusionerne fastlægger nærmere, hvilke tiltag der skal gennemføres for at overholde de frister i 2014 og 2015, som er fastsat af Det Europæiske Råd for at forbedre forbrugernes rettigheder og rolle og klare overgangen til fremtidens energimarked. De følger op på Det Europæiske Råds konklusioner om bl.a. energispørgsmål, som blev vedtaget den 22. maj 2013.

Rådet havde også en orienterende debat om Kommissionens meddelelse om **energiteknologier og innovation**. Debatten vil bidrage til den løbende overvejelserproces med hensyn til prioriteter for forskning, udvikling og innovation på energiområdet frem til 2020 og i tiden derefter og med hensyn til midlerne til at støtte gennemførelsen af disse prioriteter.

Transport:

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til en omarbejdning af direktivet fra 2008 om **interoperabilitet i jernbanesystemet i EU**, der er en del af den tekniske søjle i fjerde jernbanepakke, som blev offentliggjort af Kommissionen i januar. Formålet med omarbejdningen er at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske hindringer for et indre jernbanemarked.

Den generelle indstilling fastsætter navnlig et tostrengt tilladelsessystem med en klar opgave- og ansvarsfordeling mellem Det Europæiske Jernbaneagentur og de nationale sikkerhedsmyndigheder. Jernbaneagenturet vil udstede tilladelser til køretøjer, der skal anvendes til grænseoverskridende drift, baseret på vurderinger gennemført af de nationale myndigheder. For køretøjer, der kun anvendes i den nationale trafik, kan ansøgeren imidlertid vælge at anmode om tilladelse fra enten Jernbaneagenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed.

Rådet nåede også til enighed om generelle indstillinger til en række andre lovgivningsforslag. Det drejer sig om følgende forslag:

- to direktiver, der er en del af den **køretøjssikkerhedspakke**, som Kommissionen forelagde i juli 2012, og som har til formål at forbedre færdselssikkerheden. Det ene er en ajourføring af direktivet fra 2000 om ad hoc tekniske **syn ved vejsiden**, som **erhvervskøretøjer** er omfattet af ud over den regelmæssige tekniske kontrol. Det fastsætter indførelse af risikoklassificering, således at køretøjer med høj risiko kan identificeres og kontrolleres mere indgående. Det andet direktiv er en revision af direktivet fra 1999 om **registreringsdokumenter for køretøjer**. De to direktivudkast supplerer direktivudkastet om ajourføring af de fælles regler om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, som Rådet nåede frem til en generel indstilling til i december 2012
- en revision af direktivet fra 2003 om **indberetning af begivenheder**, der kan bringe **luftfartssikkerheden** i fare. Det nye udkast til forordning har til formål at forbedre indberetningsordningen med henblik på at hindre ulykker i fremtiden
- en revision af direktivet fra 1998 om regler for **skibsudstyr**, der anbringes om bord på EU-skibe. Formålet med denne revision er at bringe reglerne i overensstemmelse med den øvrige EU-lovgivning om markedsføring af varer og at forenkle og præcisere den måde, hvorpå ændrede internationale krav indarbejdes i EU-retten og national lovgivning.

Derudover noterede Rådet sig status med hensyn til **Connecting Europe-faciliteten (CEF)**, det fremtidige finansieringsinstrument for de transeuropæiske net (TEN) i transport-, energi- og telekommunikationssektorerne.

INDHOLD¹

DELTAGERE	6
PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
TELEKOMMUNIKATION	9
Den digitale dagsorden for Europa – telekommunikationssektorens og informations- og kommunikationsteknologisektorens rolle	9
Elektroniske kommunikations- og informationssystemers sikkerhed	9
Styrkelse af tilliden til elektroniske transaktioner	11
Digital infrastruktur og digitale tjenester	12
Tilgængeligheden af offentlige organers websteder	13
Eventuelt	15
ENERGI	16
Indirekte ændringer i arealanvendelsen	16
Et fungerende indre energimarked	17
Energiteknologier og innovation	17
Internationale forbindelser	18
Eventuelt	19
ARRANGEMENT I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING	19
Politisk erklæring fra Det Pentalaterale Energiforum	19
TRANSPORT	20
Nye interoperabilitetsregler i fjerde jernbanepakke	20
Køretøjssikkerhed	22

¹

- Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførelstegn.
- 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.

– Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer	22
– Registreringsdokumenter for motorkøretøjer	23
Indberetning af begivenheder inden for civil luftfart	23
Direktivet om skibsstyr	25
Connecting Europe-faciliteten	26
ARRANGEMENT I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING	27
Undertegnelse af en luftfartsaftale med Israel	27
Eventuelt	27

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

ENERGI

– Krav til miljøvenligt design med hensyn til strømforbrug i standbytilstand og slukket tilstand samt med hensyn til fjernsyn	30
– Sikkerhed i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter*	30
– Forbindelserne med Algeriet/Aftalememorandum på energiområdet	30

TRANSPORT

– Transportprotokol til Alpekonventionen	31
--	----

TOLDUNIONEN

– Ajourføring af EU-toldkodeksen	31
--	----

DET INDRE MARKED

– Pyrotekniske artiklers sikkerhed	31
--	----

HANDELSPOLITIK

– Generelle toldpræferencer – Myanmar/Burma	32
---	----

LANDBRUG

– Ikkekommerciel flytning af selskabsdyr	32
--	----

AUDIOVISUELLE SPØRGSMÅL

SPORT

– Konvention om bekæmpelse af manipulation af sportsresultater	33
--	----

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Olivier BELLE

Stedfortrædende fast repræsentant

Bulgarien:

Petia VASSILEVA

Danail PAPAZOV

Stedfortrædende fast repræsentant
Transport-, informationsteknologi- og
kommunikationsminister

Den Tjekkiske Republik:

Pavel KOLÁŘ

Pavel ŠOLC

Bedřich DANDA

Zbyněk STANJURA

Viceindenrigsminister
Viceindustri- og vicehandelsminister
Viceindustri- og vicehandelsminister
Transportminister

Danmark:

Jonas BERING LIISBERG

Henrik DAM KRISTENSEN

Stedfortrædende fast repræsentant
Transportminister

Tyskland:

Stefan KAPFERER

Guido PERUZZO

Peter RAMSAUER

Statssekretær, Forbundsministeriet for Økonomi og
Teknologi
Stedfortrædende fast repræsentant
Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og
byudvikling

Estland:

Juhan PARTS

Clyde KULL

Økonomi- og kommunikationsminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Pat RABBITTE

Leo VARADKAR

Minister for kommunikation, energi og naturressourcer
Transport-, turisme- og sportsminister

Grækenland:

Asimakis PAPAGEORGIOU

Stavros KALOGIANNIS

Statssekretær for miljø, energi og klimaændringer
Viceminister for udvikling, konkurrenceevne,
infrastruktur, transport og netværk

Spanien:

José Pascual MARCO

Ana María PASTOR JULIÁN

Stedfortrædende fast repræsentant
Minister for infrastruktur og transport

Frankrig:

Alexis DUTERTRE

Frédéric CUVILLIER

Stedfortrædende fast repræsentant
Viceminister under ministeren for økologi, bæredygtig
udvikling og energi, med ansvar for transport,
havspørgsmål og fiskeri

Italien:

Antonio CATRICALÀ

Claudio DE VINCENTI

Maurizio LUPI

Viceminister for økonomisk udvikling
Statssekretær
Minister for infrastruktur og transport

Cypern:

Yiorgos LAKKOTRYPIS
Maria HADJITHEODOSIOU
Alecos MICHAELIDES

Energi-, handels-, industri- og turismeminister
Fungerende stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær, Ministeriet for Kommunikation og
Offentlige Arbejder

Letland:

Daniels PAVLUTS
Aleksandrs ANTONOVŠ
Viktors VALAINIS

Økonomiminister
Statssekretær
Statssekretær under transportministeren, medlem af
parlamentet

Litauen:

Rimantas SINKEVIČIUS
Jaroslav NEVEROVIČ

Transport- og kommunikationsminister
Energinister

Luxembourg:

Etienne SCHNEIDER
Michèle EISENBARTH
Claude WISELER

Minister for økonomi og udenrigshandel
Stedfortrædende fast repræsentant
Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Ungarn:

Olivér VÁRHELYI

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Konrad MIZZI
Edward ZAMMIT LEWIS
Patrick R. MIFSUD

Energinister og minister for vandbeskyttelse
Statssekretær for konkurrenceevne og økonomisk vækst
Stedfortrædende fast repræsentant

Nederlandene:

Wepke KINGMA
Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Stedfortrædende fast repræsentant
Infrastruktur- og miljøminister

Østrig:

Reinhold MITTERLEHNER

Forbundsminister for økonomi samt familie- og
ungdomsspørgsmål
Stedfortrædende fast repræsentant
Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Harald GÜNTHER
Doris BURES

Polen:

Michał BONI
Hanna TROJANOWSKA
Sławomir NOWAK
Maciej JANKOWSKI

Forvaltnings- og digitaliseringsminister
Understatssekretær, Økonomiministeriet
Minister for transport, byggeri og havspørgsmål
Understatssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og
Havspørgsmål

Portugal:

Artur TRINDADE
Pedro COSTA PEREIRA
Sérgio MONTEIRO

Statssekretær for energi
Stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær for offentlige arbejder, transport og
kommunikation

Rumænien:

Dan NICA
Constantin NITA
Septimiu BUZAȘU

Minister for informationssamfundet
Minister med ansvar for energi
Statssekretær, Transportministeriet

Slovenien:

Samo OMERZEL
Uros VAJGL

Minister for infrastruktur og fysisk planlægning
Stedfortrædende fast repræsentant

Slovakiet:

Frantisek PALKO
Dušan PETRIK
Ján POČIATEK

Statssekretær
Statssekretær, Økonomiministeriet
Minister for transport, byggeri og regionaludvikling

Finland:

Pia VIITANEN
Marja RISLAKKI
Merja KYLLÖNEN

Bolig- og kommunikationsminister
Statssekretær, Ministeriet for Beskæftigelse og Økonomi
Transportminister

Sverige:

Anna-Karin HATT
Jan Roland OLSSON
Ingela BENDROT

It- og energiminister
Stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær, med ansvar for transport og infrastruktur

Det Forenede Kongerige:

Ed VAIZEY
Shan MORGAN
Stephen HAMMOND
Keith BROWN

Kultur- og kommunikationsminister
Stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær for transport
Skotsk transportminister

.....

Kommissionen:

Neelie KROES
Günther OETTINGER
Siim KALLAS

Næstformand
Medlem
Næstformand

.....

Den tiltrædende stats regering var repræsenteret således:

Kroatien:

Irena ANDRASSY
Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Stedfortrædende fast repræsentant
Minister for havspørgsmål, transport og infrastruktur

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

TELEKOMMUNIKATION

Den digitale dagsorden for Europa – telekommunikationssektorens og informations- og kommunikationsteknologisektorens rolle

Rådet havde en debat om status og resterende hindringer for etableringen af et digitalt indre marked i EU, der skal være fuldført i 2015. Resultatet af debatten skal bidrage til forberedelsen af Det Europæiske Råds møde i oktober, der vil fokusere på innovation og den digitale dagsorden. Det irske formandskab vil forelægge en sammenfatning af resultatet af drøftelserne for formanden for Det Europæiske Råd.

Ministrene noterede sig Kommissionens hensigt om at forelægge en pakke af nye forslag med henblik på et fungerende indre marked for telekommunikation.

I drøftelsen, der var baseret på formandskabets dokument ([9756/13](#)), støttede ministrene generelt princippet om et indre marked for telekommunikation i EU. Der var bred enighed om en række spørgsmål i denne forbindelse. Alle borgere bør have adgang til bredbåndstjenester, uanset hvor de befinder sig, og det er vigtigt at styrke borgernes digitale færdigheder og kompetencer. Desuden er der behov for foranstaltninger med henblik på at fremme større investeringer i telekommunikationssektoren. Der er også et behov for at sikre stærke, sammenhængende og forudsigelige reguleringsmæssige rammer, herunder bedre samarbejde mellem reguleringsmyndighederne, og for at beskytte forbrugernes interesser.

Nogle medlemsstater var imidlertid skeptiske med hensyn til behovet for ny lovgivning på dette område, og der blev ligeledes givet udtryk for visse betænkeligheder ved nogle få selskabers oparbejdning af en stærk markedsposition. Endvidere blev behovet for at tage hensyn til de særlige forhold i medlemsstaterne understreget.

Elektroniske kommunikations- og informationssystemers sikkerhed

Rådet drøftede et direktivforslag, der skal sikre et højt fælles niveau for elektroniske kommunikationsnets og informationssystemers sikkerhed i hele EU ([6342/13](#)). Drøftelsen var baseret på formandskabets statusrapport om det hidtidige arbejde i Rådets forberedende organer ([10076/13](#)).

Efterhånden som elektroniske kommunikations- og informationssystemers betydning for økonomien og samfundet vokser, øges også risikoen for utilsigtede sikkerhedshændelser og forsætlige angreb. Kommissionen mener, at nuværende forskelle mellem medlemsstaterne i deres tilgange og beredskabsniveauer svækker sammenkoblede nets sikkerhed, når væsentlige forstyrrelser i én medlemsstat også kan påvirke andre medlemsstater.

For at rette op på denne situation fastsætter direktivforslaget navnlig, at:

- alle medlemsstater skal have et minimumskapacitetsniveau til at forebygge, håndtere og reagere på risici og hændelser, der berører informationssystemer; dette omfatter etablering af en national kompetent myndighed, en national it-beredskabsenhed samt nationale strategier og samarbejdsplaner
- der bør dannes et samarbejdsnetværk mellem de nationale myndigheder med henblik på om nødvendigt at sikre en koordineret reaktion på hændelser og en ensartet anvendelse af direktivet i hele EU
- offentlige myndigheder og markedsoperatører såsom udbydere af internet og internettjenester og operatører af kritisk infrastruktur inden for energi, transport, finans og sundhedsvæsen skal foretage en passende vurdering af de risici, deres informationssystemer står over for, træffe hensigtsmæssige foranstaltninger til at forebygge og håndtere hændelser og indberette alvorlige hændelser til de kompetente myndigheder.

I deres drøftelse af forslaget anerkendte ministrene alvoren af problemet med cyberangreb og som konsekvens heraf, at der bør gives høj prioritet til forbedringen af sikkerheden på dette område. Mange medlemsstater foretrak imidlertid en mere fleksibel tilgang, hvor bindende regler for hele EU begrænses til at omfatte kritisk infrastruktur og grundlæggende krav og suppleres af valgfrie, frivillige foranstaltninger. Andre delegationer var derimod af den opfattelse, at kun juridisk bindende foranstaltninger kunne garantere netværkssikkerheden i hele EU.

Derudover understregede mange delegationer betydningen af koordinering på globalt plan ved indførelse af sikkerhedsstandarder, ikke mindst for at opnå sammenlignelige vilkår for selskaber, der opererer internationalt. Ikke desto mindre var der bred erkendelse af, at det er nødvendigt at indføre høje sikkerhedsstandarder i EU, i givet fald endda højere end andre steder.

Andre spørgsmål, der i statusrapporten er fremhævet som krævende yderligere drøftelser, omfatter bestemmelsen af, hvilke markedsoperatører der bør være omfattet af direktivets anvendelsesområde, de nærmere forpligtelser, som de berørte parter skal pålægges, indberetningsforpligtelserne og styringsstrukturen for så vidt angår gennemførelsen af direktivet.

Direktivet skal også godkendes af Europa-Parlamentet, før det kan vedtages.

Direktivudkastet er det vigtigste tiltag som led i den **europæiske strategi for cybersikkerhed**, som Kommissionen har skitseret i sin meddelelse, der tager sigte på fremme af et åbent, sikkert og beskyttet cyberspace ([6225/13](#)) og udpeger opnåelse af robusthed mod risici og trusler mod cybersikkerheden som en af de prioriterede aktioner. De andre prioriteter, der angives i strategien, er mindskelse af cyberkriminaliteten, udvikling af cyberforsvar i forbindelse med EU's fælles sikkerheds- og forsvarspolitik (FSFP), udvikling af de industrielle og teknologiske ressourcer til at fremme cybersikkerhed og fastlæggelse af en kohærent international cyberspacepolitik for EU.

Styrkelse af tilliden til elektroniske transaktioner

Rådet noterede sig fremskridtene med et udkast til forordning, hvis formål er at styrke tilliden til elektroniske transaktioner ved at indføre en lovramme for elektronisk identifikation og andre elektroniske tillidstjenester på det indre marked (statusrapport: [10100/13](#)). Målet er at muliggøre sikre og smidige elektroniske transaktioner mellem virksomheder, borgere og offentlige myndigheder og derved bidrage til opnåelsen af et fuldt integreret digitalt indre marked i EU.

Med henblik herpå fastsætter udkastet til forordning gensidig anerkendelse og accept af elektroniske identifikationsmidler i hele EU. Derudover styrker det de nuværende regler for elektroniske signaturer og indfører regler for retsvirkningen og anerkendelsen i retssager af andre tillidstjenester såsom elektroniske segl, elektroniske tidsstempler, elektroniske dokumenter, elektroniske leveringstjenester og webstedsautentifikation.

Arbejdet med dette teknisk komplekse udkast til lovgivning under det irske formandskab fokuserede primært på elektronisk identifikation og i mindre grad på tillidstjenester. Et af de centrale spørgsmål vedrører, hvilke sikkerhedsniveauer for elektronisk identifikation der er påkrævet, for at elektroniske identifikationsmidler, der er udstedt i en anden medlemsstat, kan anerkendes. Mens et antal delegationer støtter princippet om samme sikkerhedsniveauer som grundlag for anerkendelse, foretrækker andre, at de påkrævede sikkerhedsniveauer fastsættes i forordningen. Der er imidlertid bred støtte blandt delegationerne til en række generelle principper vedrørende elektronisk identifikation: indledningsvis begrænsning til tjenester, der udbydes af den offentlige sektor, interoperabilitet mellem nationale identifikationsinfrastrukturer, teknologisk neutralitet og behovet for at tage højde for sikkerhedsbrud.

Der er en lang række andre spørgsmål, som også vil kræve yderligere drøftelser, herunder:

- ansvar i forbindelse med elektronisk identifikation og tillidstjenester
- behandling af tillidstjenesteydere fra tredjelande
- tilsyn med tillidstjenesteydere
- konsekvenserne af visse bestemmelser vedrørende elektroniske signaturer og elektroniske segl for national ret og retspleje

- begrebet "elektronisk dokument" og spørgsmålet om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at lade elektroniske dokumenter være omfattet af denne retsakt
- præcisering af definitionerne
- anvendelsen af delegerede retsakter, der giver Kommissionen beføjelse til at vedtage tilhørende retsakter om ikke-væsentlige tekniske aspekter af forordningen
- fristen for forordningens ikrafttrædelse.

Kommissionen forelagde sit forslag i juni 2012 ([10977/12](#)). En første statusrapport om drøftelserne i Rådets forberedende organer blev forelagt for telekommunikationsministrene i december 2012 ([17269/12](#)). Europa-Parlamentets kompetente udvalg forventes at fastlægge deres holdning til forslaget i juli og september 2013. Det Europæiske Råd har gentagne gange opfordret til, at dette forslag vedtages hurtigt.

Digital infrastruktur og digitale tjenester

Rådet noterede sig status for så vidt angår de to forordninger om digital infrastruktur og digitale tjenester (statusrapport: [10076/13](#)): for det første retningslinjerne for udvikling af **transeuropæiske telenet** og for det andet foranstaltningerne til fremme af **udbygningen af højhastighedsnettene til elektronisk kommunikation** ved **reduktion af** de dermed forbundne **omkostninger**.

Retningslinjerne for **transeuropæiske telenet** fastlægger mål og vilkår for projekter af fælles interesse, der har til formål at udbygge teletjenester og teleinfrastruktur i hele EU. Kommissionens oprindelige forslag blev fremlagt i oktober 2011 ([16006/11](#)) og er siden blevet drøftet i Parlamentet og Rådet (jf. de tidligere statusrapporter [10451/12](#) og [17257/12](#)). I februar i år nåede Det Europæiske Råd imidlertid til enighed om budgetnedskæringer, der reducerer de midler, der står til rådighed for telekommunikationssektoren under den fremtidige Connecting Europe-facilitet, fra 9,2 mia. EUR til 1 mia. EUR (jf. *EUCO* [37/13](#), s. 9). For at tage højde for denne situation vedtog Kommissionen et ændret forslag den 28. maj. Rådets forberedende organer skal nu drøfte de ændrede retningslinjer.

I henhold til det nye forslag ([10201/13](#)) vil de til rådighed stående midler i hovedsagen blive koncentreret om et af de to hovedmål i det oprindelige forslag, nemlig at yde støtte til transeuropæiske digitale tjenester, navnlig interoperable tjenesteplatforme. Samtidig vil finansieringskriterierne blive strammet, og antallet af tjenester, der kan støttes inden for rammen, vil blive reduceret. Dog vil der også i begrænset omfang kunne ydes støtte til udbredelsen af højhastighedsbredbåndnet, der var det andet hovedmål i det oprindelige forslag; denne støtte vil blive ydet gennem finansielle instrumenter, der er udformet med henblik på at fungere som løftestang for private midler og investeringer fra andre offentlige kilder.

Hvad angår forslaget til en forordning om **fremme af udbygningen af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation ved reduktion af de dermed forbundne omkostninger**, der blev forelagt af Kommissionen i marts i år ([7999/13](#)), befinder drøftelserne i Rådets arbejdsgruppe sig stadig på et tidligt stadie.

For at reducere omkostningerne foreslår Kommissionen at indføre en forpligtelse for forsyningstjenestene (inden for elektronisk kommunikation, gas, elektricitet, vand eller transport) til at give adgang til deres eksisterende eller planlagte infrastruktur (såsom gas-, vand- eller elledninger og bygninger eller master) med det formål at udbygge bredbåndsforbindelserne. Eftersom anlægsarbejdet udgør en stor del af omkostningerne ved netudbygningen, ser Kommissionen et betydeligt potentiale for besparelser i en sådan fælles anvendelse af infrastruktur. Hver medlemsstat skal oprette et tvistbilægelsesorgan til bilægelse af eventuelle tvister vedrørende adgangsrettigheder.

Derudover skal nye bygninger eller bygninger, som er omfattet af større renoveringsarbejder, forsynes med infrastruktur, der er klar til opkobling på højhastighedsbredbåndstjenester, eventuelt med fritagelser i tilfælde, hvor dette ville medføre uforholdsmæssigt store omkostninger.

Andre foreslåede foranstaltninger til reduktion af omkostningerne omfatter koordinering af anlægsarbejderne, forenkling af tilladelsesprocedurerne og lettelse af adgangen til information om netinfrastruktur via en central dokumentationstjeneste.

De første drøftelser viste, at medlemsstaterne er betænkelige ved valget af en forordning frem for et direktiv, de potentielle omkostninger og den øgede administrative byrde. Mange delegerationer mener, at der er behov for en yderligere granskning af forslagets virkning, navnlig dets omkostninger og fordele, konsekvenserne for ejere og udlejere af bygninger samt gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger i lande med en føderal struktur. Der er også tvivl med hensyn til, om de foreslåede foranstaltninger står i et rimeligt forhold til de forfulgte mål, og om denne type foranstaltninger bør vedtages på EU-plan.

Såvel retningslinjerne for transeuropæiske telenet som forordningen om reduktion af omkostningerne ved højhastighedsinternetforbindelser skal godkendes af Europa-Parlamentet, før de kan vedtages.

Tilgængeligheden af offentlige organers websteder

Rådet gjorde status over fremskridtene med hensyn til at harmonisere medlemsstaternes regler om tilgængeligheden af offentlige organers websteder med henblik på at fjerne hindringer for webudviklere og tilknyttede virksomheder i det indre marked, der skyldes forskellige nationale tilgange, og med henblik på at forbedre tilgængeligheden i hele EU (statusrapport: [10089/13](#)).

Direktivforslaget fastsætter en generel forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre tilgængelighed med to formål: at gøre brugerne opmærksomme på og sætte dem i stand til i passende omfang at interagere med websteder og at bane vej for brugeragenters og kompenserende teknologiers interoperabilitet. Kravene til tilgængelighed vil blive præciseret af Kommissionen i særskilte retsakter. Derudover skal medlemsstaterne træffe foranstaltninger til at fremme og overvåge håndhævelsen af disse krav. De typer websteder, som er omfattet af direktivet, er fastlagt i en liste, som hver medlemsstat frit kan udvide. Den harmoniserede ramme har til formål at bane vej for en europæisk standard for webtilgængelighed, som i øjeblikket er under udvikling.

Selv om medlemsstaterne generelt støtter målet om øget tilgængelighed af offentlige organers websteder, har de en række betænkeligheder eller tvivl med hensyn til forslaget, navnlig hvad angår

- valg af tidspunkt, eftersom den europæiske standard, som er omtalt i forslaget, ikke er vedtaget endnu
- forslagens merværdi, eftersom der allerede findes internationale standarder, som anvendes i vidt omfang af sektoren, hvortil kommer, at de fleste medlemsstater allerede har udviklet nationale politikker for tilgængelighed
- listen over berørte websteder
- de beføjelser, som Kommissionen skal tildeles med henblik på at præcisere kravene til tilgængelighed
- overvågnings- og indberetningsforpligtelserne, der anses for at være for besværlige
- gennemførelsesfristerne og
- gennemførelsesomkostningerne.

Webtilgængelighed har at gøre med de principper og teknikker, der skal tages højde for, når der udvikles websteder, for at gøre deres indhold tilgængeligt for alle brugere, særligt brugere med handicap. Webindhold omfatter tekstlig og ikketekstlig information samt funktioner for interaktion med webstedet. Det er særlig vigtigt for offentlige organer at sikre webtilgængelighed, så de kan udvide deres rækkevidde og leve op til deres offentlige ansvar. Der findes også et hurtigt voksende marked for værktøjer og tjenester i tilknytning til webtilgængelighed. Om end de fleste medlemsstater har indført retningslinjer på området, er den faktiske tilgængelighed i henhold til nyere undersøgelser stadig ringe.

Kommissionen fremlagde sit forslag i december 2012 ([17344/12](#)). Før det kan vedtages, skal det også godkendes af Europa-Parlamentet.

Eventuelt

Det kommende **litauiske formandskab** forelagde sit **arbejdsprogram** for andet halvår af 2013 for så vidt angår telekommunikation og informationssamfundet. Det agter at fortsætte arbejdet med de fem lovgivningsforslag, som var på dagsordenen for denne rådssamling, og vil navnlig forsøge hurtigt at nå til enighed med Europa-Parlamentet om de ændrede retningslinjer for transeuropæiske telenet. Der vil endvidere blive set nærmere på de forslag om det indre marked for telekommunikation, som Kommissionen forventes at forelægge. Desuden vil mødet i Det Europæiske Råd i oktober, ud over innovation, fokusere på digitale spørgsmål.

ENERGI

Indirekte ændringer i arealanvendelsen

På en offentlig samling noterede Rådet sig formandskabets statusrapport om udkastet til direktiv om indirekte ændringer i arealanvendelsen (ILUC) og om ændring af direktiverne om brændstofkvalitet (98/70/EF) og vedvarende energi (2009/28/EF). Formålet med det foreslåede direktiv er at minimere virkningen af indirekte ændringer i arealanvendelsen for drivhusgasemissionerne og at fremme en overgang til biobrændstoffer, der medfører betydelige drivhusgasreduktioner.

Statusrapporten ([8920/13](#)) gør rede for de vigtigste spørgsmål, som er blevet drøftet under det irske formandskab, og forsøger at pege på eventuelle muligheder for at lette fastlæggelsen af Rådets holdning. Medlemsstaterne støtter generelt målet om at imødegå den globale udbredelse af indirekte ændringer i arealanvendelsen som resultat af produktionen af biobrændstoffer, der konkurrerer med fødevarer og foder. Mange delegationer er imidlertid betænkelige ved en politisk kursændring, der kan skabe usikkerhed blandt investorer, bringe eksisterende investeringer i fare samt gøre opfyldelsen af de eksisterende EU-mål for vedvarende energi dyrere og vanskeligere. Rapporten omfatter de vigtigste spørgsmål, som er blevet drøftet i arbejdsgruppen, i særdeleshed følgende: tærsklen på 5 % for biobrændstoffer, ILUC-faktorer, behandling af nye anlæg, bonussen for nedbrudte arealer, forebyggelse af svig, revisionsklausulen og delegerede retsakter. Rapporten vil også blive forelagt for Miljørådet den 18. juni.

Der blev afholdt orienterende debatter om dette forslag på samlingerne i TTE-Rådet (energi) den 22. februar og i Miljørådet den 21. marts 2013. De Faste Repræsentanters Komité besluttede i december sidste år at nedsætte en ad hoc-gruppe vedrørende indirekte ændringer i arealanvendelsen for at sikre, at ændringerne i de to direktiver bliver foretaget på en konsekvent og sammenhængende måde.

Da disse direktiver blev vedtaget, anmodede Europa-Parlamentet og Rådet Kommissionen om at vurdere de negative effekter med hensyn til drivhusgasreduktioner, som kunne blive et resultat af arealomlægningen, og om nødvendigt forelægge et lovgivningsforslag. Formålet med udkastet til direktiv er at minimere drivhusgasemissionerne som følge af, at tidligere ikkelandbrugsjord såsom skove anvendes til fødevarer-, foder- eller fiberproduktion, fordi landbrugsjord, som tidligere blev anvendt til denne form for produktion, omlægges til produktion af biobrændstoffer.

Kommissionen forelagde udkastet til direktiv i oktober 2012 ([15189/12](#)). Afstemningen i Europa-Parlamentets udvalg om miljø, folkesundhed og fødevareresikkerhed er berammet til juli 2013.

Et fungerende indre energimarked

Rådet vedtog konklusioner ([9809/13](#)) om Kommissionens meddelelse om et fungerende indre energimarked. De følger op på Det Europæiske Råds [konklusioner](#) om bl.a. energispørgsmål, som blev vedtaget den 22. maj 2013.

Med udgangspunkt i Kommissionens meddelelse ([16202/12](#)), der blev vedtaget den 16. november 2012, beskriver disse konklusioner en tilgang til gennemførelse af det indre energimarked og til opfyldelse af fristerne i 2014 og 2015 samt til forbedring af forbrugernes rettigheder og rolle. Derudover omfatter de retningslinjer for, hvordan der kan bidrages til overgangen til fremtidens indre energimarked. Gennemførelsen af disse konklusioner vil blive vurderet inden udgangen af 2014.

Konklusionerne understreger det væsentlige bidrag, som det indre energimarked vil yde til alle tre søjler i EU's energipolitik – bæredygtighed, konkurrenceevne og forsyningsikkerhed – og til EU's dagsorden for beskæftigelse og vækst. Det indre energimarked vil også bidrage til EU's energi- og klimamål, overgangen til en lavemissionsøkonomi, styrkelsen af Unionens eksterne energipolitik og mindskelsen af Unionens afhængighed af omverdenen.

Kommissionens meddelelse gentager, hvilke fordele der er ved integrerede europæiske energimarkeder, og der redegøres for, hvordan det kan sikres, at markedet snarest muligt opfylder sit potentiale og tilfredsstiller EU-borgernes og -virksomhedernes behov og forventninger. Den omfatter et forslag til en handlingsplan med henblik på at sikre, at det indre energimarked kommer til at fungere efter hensigten. Rådet støtter i sine konklusioner den overordnede idé i handlingsplanen og opfordrer Kommissionen til at fortsætte med gennemførelsen af de foranstaltninger, der redegøres for i disse konklusioner, og til regelmæssigt at rapportere til de relevante rådsorganer.

Energiteknologier og innovation

Ministrene havde en orienterende debat om Kommissionens meddelelse om energiteknologier og innovation, der blev vedtaget den 2. maj ([9187/13](#)). Drøftelsen vil bidrage til den løbende overvejelserproces med hensyn til prioriteter for forskning, udvikling og innovation på energiområdet frem til 2020 og i tiden derefter og med hensyn til midlerne til at støtte gennemførelsen af disse prioriteter.

Ministrene blev opfordret til at besvare to spørgsmål, der blev stillet af formandskabet ([9479/13](#)): Det første fokuserede på ministrenes støtte til Kommissionens forslag i meddelelsen. Hensigten med det andet spørgsmål var at vurdere ministrenes støtte til udviklingen af en integreret køreplan og en handlingsplan som beskrevet i meddelelsen.

Formandskabet sammenfattede drøftelsen som følger:

- ministrene udtrykte bred støtte til Kommissionens forslag om at sætte fart i innovationen inden for avancerede lavemissionsteknologier og innovative løsninger og fremskynde indførelsen af ny teknologi på markedet, idet der ses på hele innovationskæden
- ministrene var generelt enige om, at der er behov for, at den strategiske energiteknologiplan (SET-planen) styrkes og justeres for at leve op til de nye udfordringer og for bedre at konsolidere den offentlige og private forsknings- og innovationskapacitet og de offentlige og private ressourcer i Europa
- ministrene støttede udviklingen af en integreret køreplan og en handlingsplan som beskrevet i Kommissionens meddelelse, især gennem øget koordinering af de nationale energiforsknings- og innovationsprogrammer, samtidig med at den fleksibilitet, som den teknologiske udvikling kræver, fastholdes. Den rolle, som EU's struktur- og investeringsfonde spiller, blev også nævnt
- ministrene støttede bredt årlig overvågning af gennemførelsen af den integrerede køreplan og handlingsplanen via et indberetningssystem baseret på SET-planens informationssystem (SETIS). Der blev imidlertid givet udtryk for en række betænkeligheder for så vidt angår besværlige indberetningsforpligtelser.

Meddelelsen beskriver Kommissionens strategi for at sikre, at EU fortsat har en energiteknologi- og innovationssektor i verdensklasse for at kunne tage udfordringerne op frem til 2020 og i tiden derefter.

SET-planen (udformet i 2008) fastlægger en energiteknologipolitik for Europa. Det er en strategisk plan, der har til formål at fremskynde udviklingen og ibrugtagningen af omkostningseffektive lavemissionsteknologier. Planen omfatter foranstaltninger vedrørende planlægning, gennemførelse, ressourcer og internationalt samarbejde inden for energiteknologi.

Yderligere oplysninger kan findes på Kommissionens [websted](#).

Internationale forbindelser

Rådet blev af formandskabet og Kommissionen orienteret om de begivenheder og den udvikling, der har fundet sted i de internationale forbindelser under det irske formandskab, eller som forventes i den nærmeste fremtid.

Orienteringen omfattede bl.a. forbindelserne mellem EU og Rusland på energiområdet, Det Internationale Energiagentur, det fjerde ministermøde om ren energi (New Delhi, den 17.-18. april 2013), udviklingen i den sydlige korridor, aftalememorandummet mellem EU og Algeriet om energi og det fjerde møde i Den Strategiske Gruppe for Internationalt Energisamarbejde (Bruxelles, den 13. marts 2013).

Eventuelt

Det kommende formandskabs arbejdsprogram

Den litauiske delegation forelagde det kommende formandskabs arbejdsprogram for energisektoren ([9831/13](#)). Det fokuserer på fuldførelsen af EU's indre marked for energi senest i 2014 og på styrkelsen af den eksterne dimension af EU's energipolitik.

Det uformelle ministermøde finder sted den 19.-20. september 2013 i Vilnius og samlingen i TTE-Rådet (energi) den 12. december 2013 i Bruxelles.

ARRANGEMENT I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

Politisk erklæring fra Det Pentalaterale Energiforum

I tilknytning til Rådets samling undertegnede Luxembourg, Belgien, Nederlandene, Tyskland, Frankrig, Østrig og Schweiz en politisk erklæring fra Det Pentalaterale Energiforum.

Det Pentalaterale Energiforum er et midlertidigt mellemstatsligt initiativ, hvis mål er at fremme samarbejde mellem alle relevante parter med henblik på at skabe et regionalt nordvesteuropæisk marked for elektricitet som et foreløbigt skridt i retning af et fælles indre europæisk marked for elektricitet.

TRANSPORT

LANDTRANSPORT

Nye interoperabilitetsregler i fjerde jernbanelopakke

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til en omarbejdning af direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet i EU ([10813/13](#)). Interoperabilitetsdirektivet fra 2008 fastsætter de administrative, tekniske og operationelle betingelser, der skal opfyldes for at opnå interoperabilitet i EU-jernbanesystemet. Formålet med omarbejdningen er at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske hindringer for et indre jernbanemarked, navnlig ved at øge effektiviteten af køretøjstilladelsesprocessen gennem en styrket rolle for Det Europæiske Jernbaneagentur og ved at præcisere og ajourføre de tekniske standarder og overensstemmelsesvurderingsreglerne. Dette skulle gøre det muligt at mindske de administrative omkostninger, gøre de administrative procedurer hurtigere og øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, der opererer i EU.

Kommissionen foreslog en centraliseret **tilladelsesprocedure**, hvor Det Europæiske Jernbaneagentur giver tilladelse til markedsføring af køretøjer ([6013/13](#)), men medlemsstaterne havde betænkeligheder ved en sådan overførsel af beføjelser fra de nationale myndigheder, idet de frygtede øgede omkostninger og administrative byrder og pegede på spørgsmål om ansvar og mulige negative konsekvenser for jernbanenettets sikkerhed. Den generelle indstilling, som der er opnået enighed om, fastsætter derfor et tostrengt tilladelsessystem med en klar opgave- og ansvarsfordeling mellem Jernbaneagenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder. Jernbaneagenturet vil udstede tilladelser til køretøjer, der skal anvendes til grænseoverskridende drift, baseret på vurderinger gennemført af de nationale myndigheder. For køretøjer, der kun anvendes i den nationale trafik, kan ansøgeren imidlertid vælge at anmode om tilladelse fra enten Jernbaneagenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed.

Den generelle indstilling fremhæver også Jernbaneagenturets ansvar for de tilladelser, det udsteder, og fastsætter, at de nationale myndigheder kan indgå særlige ordninger om samarbejde med agenturet, hvis nettene af geografiske eller historiske grunde kræver særlig ekspertise.

Derudover vil Kommissionens rapporteringsforpligtelser blive udvidet til at omfatte aspekter såsom Det Europæiske Jernbaneagents funktion og samarbejdsaftalerne, konvergens mellem de nationale køretøjsregistre og sikkerhedskritiske komponenters sporbarhed.

Endvidere vil overgangsperioden for indførelse af den nye køretøjstilladelsesprocedure blive på fem år i stedet for to som foreslået af Kommissionen.

Endelig besluttede ministrene på samlingen, at der i forbindelse med revisionen af forordningen om Det Europæiske Jernbaneagentur som foreslået i fjerde jernbanepakke vil blive indsat en ny bestemmelse om en særlig ramme vedrørende de finansielle aspekter af samarbejdsaftalerne mellem Jernbaneagenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder med henblik på at fastlægge en model for størrelsen af det gebyr, som ansøgeren skal betale for en tilladelse.

Den generelle indstilling fastholder også et bredere anvendelsesområde for **fritagelser** end foreslået af Kommissionen, herunder muligheden for at dispensere fra interoperabilitetskravene for køretøjer i trafik mellem medlemsstater og tredjelande med en anden sporvidde. Derudover ændrede ministrene den af formandskabet forelagte kompromistekst ([10276/13](#)), således at dispensationerne bliver yderligere udvidet ved, at medlemsstaterne på visse betingelser og alene til forbindelsesformål får mulighed for at fritage køretøjer, der primært anvendes på letbaneinfrastruktur, men som er udstyret med visse tunge jernbanekomponenter, og letbaneinfrastruktur, der lejlighedsvis anvendes af tunge jernbanekøretøjer.

Endvidere enedes ministrene på Rådets samling om at fjerne en henvisning til "højeste tilladte akseltryk på 120 kN" i definitionen af begreberne "sporvogne og letbane".

Udkastet til direktivet om interoperabilitet er en del af den tekniske søjle i fjerde jernbanepakke, der blev offentliggjort af Kommissionen i januar. Denne tekniske søjle omfatter også forslag til ændringer af direktivet fra 2004 om jernbanesikkerhed og forordningen fra 2004 om oprettelse af Det Europæiske Jernbaneagentur. Arbejdet med fjerde jernbanepakke under det irske formandskab var koncentreret om interoperabilitetsdirektivet.

Ud over den tekniske 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.

Køretøjsikkerhed

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til to udkast til direktiver, der er en del af den køretøjsikkerhedspakke, som Kommissionen forelagde i juli 2012: for det første en ajourføring af direktivet fra 2000 om **syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer** og for det andet en revision af direktivet fra 1999 om **registreringsdokumenter for køretøjer**.

– *Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer*

Ud over regelmæssig teknisk kontrol er erhvervskøretøjer underkastet ad hoc-syn ved vejsiden af deres tekniske tilstand med henblik på at sikre, at de opfylder sikkerhedsstandarderne igennem hele deres brugstid.

I henhold til det ajourførte direktiv vil kontrollerne følge en trinvis tilgang: et indledende syn ved vejsiden, der består af kontrol af relevante dokumenter og en visuel vurdering af køretøjet, kan følges op af et mere detaljeret teknisk eftersyn, hvis dette skønnes nødvendigt. Endvidere vil en risikoprofil sætte inspektørerne i stand til at identificere virksomheder med høj risiko for mangler, således at disse virksomheder kan kontrolleres mere indgående og hyppigere, hvis dette skønnes hensigtsmæssigt. Endelig fastsætter bilagene til direktivudkastet nærmere krav til, hvilke punkter der skal kontrolleres, og hvilke metoder der skal anvendes, samt til vurderingen af mangler og til kontrol af fastgørelse af lasten.

Den generelle indstilling, som der er opnået enighed om ([10837/13](#)), indfører en række ændringer til Kommissionens forslag ([12809/12](#)), hovedsaglig for at undgå for store administrative byrder og omkostninger og give medlemsstaterne større spillerum i forbindelse med gennemførelsen af reglerne. De vigtigste ændringer er følgende:

På anmodning et flertal af medlemsstaterne har retsaktens juridisk fæet form af et direktiv i stedet for, som foreslået af Kommissionen, en forordning.

Den foreslåede udvidelse af anvendelsesområdet for kontrollerne til at omfatte køretøjer under 3,5 tons og deres anhængere opnåede ikke tilslutning, selv om en række medlemsstater gik ind for et bredere anvendelsesområde, der navnlig omfatter lette erhvervskøretøjer. Under alle omstændigheder står det også medlemsstaterne frit for at gennemføre kontroller af andre kategorier af køretøjer, såfremt de måtte ønske det.

Forslaget om at fastsætte et minimumsantal af køretøjer, som skal kontrolleres årligt, som en procentdel af samtlige køretøjer, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, blev ikke støttet af et flertal af delegationerne.

Kontrol af fastgørelse af lasten bliver ikke obligatorisk for medlemsstaterne, som Kommissionen havde foreslået, men frivillig. Når kontrollen omfatter fastgørelse af lasten, skal det involverede personale være passende uddannet.

Kompromiset giver også medlemsstaterne syv år til gradvis at indføre risikoklassificeringssystemet med henblik på at fokusere kontrollerne på virksomheder med høj risiko.

– **Registreringsdokumenter for motorkøretøjer**

Direktivet fra 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer fastsætter krav til udstedelse af registreringsattester, gensidig anerkendelse heraf og et harmoniseret mindstemål af oplysninger, som registreringsattester skal indeholde. Formålet med den foreslåede revision er at fremme registreringssystemets bidrag til færdselssikkerheden og samtidig begrænse den administrative byrde mest muligt.

Mens det nuværende direktiv kun gælder selve registreringen, omfatter det nye direktivudkast også den situation, hvor køretøjer med farlige mangler får forbud mod at køre på vejene. Der vil blive skelnet mellem ren inddragelse af registreringen og suspendering af tilladelsen til at benytte et køretøj, som vil blive ophævet, så snart køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol.

Revisionen tager også højde for elektronisk registrering af registreringsattestens data. Tekniske data om køretøjer fra registeret vil blive stillet til rådighed for inspektørerne med henblik på den regelmæssige tekniske kontrol.

Kommissionens forslag ([12803/12](#)) er som resultat af drøftelserne i Rådets forberedende organer blevet tilpasset for at tage højde for særlige forhold i medlemsstaterne og værne om deres beføjelser (generel indstilling: [10838/13](#)).

De to direktivudkast supplerer direktivudkastet om ajourføring af de fælles regler om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, som Rådet nåede frem til en generel indstilling til i december 2012 ([5018/13](#)). Alle tre direktiver om køretøjssikkerhed skal godkendes af Europa-Parlamentet, før de kan vedtages.

LUFTFART

Indberetning af begivenheder inden for civil luftfart

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til revisionen af direktivet fra 2003 om indberetning af begivenheder, der kan bringe luftfartssikkerheden i fare ([10735/13](#)). Revisionen, der bygger på direktivet fra 2003, som pålagde en forpligtelse til at indberette sådanne begivenheder, har til formål at forbedre indberetningsordningen og sikre effektiv anvendelse af de indsamlede data med henblik på at hindre ulykker i fremtiden og dermed gøre fremskridt hen imod et proaktivt risikobaseret sikkerhedsstyringssystem. Det overordnede mål er at bidrage til at nedbringe antallet af flyulykker i forbindelse med den voksende luftrafik.

Med henblik herpå ajourfører udkastet til forordning, som skal erstatte direktivet fra 2003, listen over begivenheder, 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 vil beskyttelsen af personer, der indberetter begivenheder, blive styrket for at tilskynde personer til at indberette uden frygt for straf eller retsforfølgning, så længe de ikke handler i grov uagtsomhed. Teksten indfører nye krav for at sikre, at indberetningerne af begivenheder analyseres korrekt med henblik på at afdække sikkerhedsrisici, og at der træffes opfølgningsforanstaltninger for at afhjælpe eventuelle konstaterede sikkerhedsmangler.

Den generelle indstilling, som der er opnået enighed om, tager hensyn til de største betænkeligheder, som medlemsstaterne gav udtryk for under drøftelserne i Rådets forberedende organer, navnlig ved

- at revidere anvendelsesområdet for obligatorisk indberetning af begivenheder med henblik på at udelukke visse typer af fly såsom veteranfly, fly bygget af amatører og fly bygget til forskningsformål samt forenkle indberetningskravene for mindre komplekse luftfartøjer
- at sikre, at ansatte, der indberetter begivenheder, beskyttes, uden imidlertid at gribe ind i medlemsstaternes strafferet
- at tilpasse procedurerne for sikkerhedsrisikoklassificering, således at alle væsentlige sikkerhedsrelaterede oplysninger registreres, samtidig med at for store administrative byrder undgås
- at fastsætte bestemmelser om senere anvendelse for at give medlemsstaterne tid til at forberede sig på gennemførelsen af forordningen.

Den franske minister understregede imidlertid, at han for at undgå for store administrative byrder ville have foretrukket en yderligere indsnævring af anvendelsesområdet for obligatorisk indberetning af begivenheder ved at udelukke lette luftfartøjer. Han besluttede at afholde sig fra at stemme om vedtagelsen af teksten.

Derudover blev den tekst, som formandskabet havde forelagt ([10279/13](#) + [COR 1](#)), ændret for så vidt angår beskyttelsen af personer, der indberetter begivenheder.

Forbuddet mod at bruge oplysninger, der er indeholdt i indberetninger af begivenheder, mod den indberettende person er blevet begrænset til disciplinærsager eller administrative procedurer, og henvisningen til civile sager er blevet fjernet for ikke at gribe ind i nogle medlemsstaters retsregler. Det står imidlertid medlemsstaterne frit for at fastsætte mere omfattende beskyttelse og navnlig at udvide den til civile sager.

Kommissionen forelagde forslaget ([18118/12](#)) ultimo december 2012. For at blive vedtaget skal det godkendes af både Rådet og Europa-Parlamentet.

SKIBSFART

Direktivet om skibsstyr

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til revisionen af direktivet fra 1998 om regler for skibsstyr, der anbringes om bord på EU-skibe ([10819/13](#)). Reglerne tjener grundlæggende to formål: at forbedre sikkerheden til søs og forebygge forurening af havene i kraft af ensartet anvendelse af de relevante internationale krav samt sikre fri bevægelighed for skibsstyr i hele EU. Formålet med den foreslåede revision (Kommissionens forslag: [17992/12](#)) er at bringe reglerne i overensstemmelse med de lovgivningsmæssige rammer for markedsføring af varer i EU, der blev vedtaget i 2008 (forordning (EF) nr. 765/2008 og afgørelse nr. 768/2008/EF), samt at forenkle og præcisere den måde, hvorpå ændrede internationale krav indarbejdes i EU-retten og national lovgivning. Det nye direktiv har bl.a. til formål at forbedre markedsovervågningen, overensstemmelseskontrollen og den periodiske ajourføring af EU-reglerne.

Den kompromistekst, som formandskabet havde forelagt som resultat af drøftelserne i Rådets forberedende organer, og som blev accepteret af alle ministrene, udvider tidsrammen for direktivets gennemførelse til tre år. Den fastsætter ligeledes, at medlemsstaternes repræsentanter skal have indflydelse, når Kommissionen vedtager harmoniserede tekniske specifikationer og prøvningsstandarder, hvilket den kan gøre under særlige omstændigheder, såfremt der er behov for foranstaltninger med henblik på at fjerne en trussel, og der ikke findes passende internationale standarder, eller de eksisterende standarder viser sig at være utilstrækkelige.

Udkastet til direktiv omfatter bestemmelser om bl.a.:

- identifikation og tilpasning af krav til skibsstyrs design, konstruktion og ydeevne
- prøvningsstandarder og procedurer for overensstemmelsesvurdering
- det mærke, som skal anbringes på udstyret som bevis for overensstemmelse
- gensidig anerkendelse mellem medlemsstaterne af udstyr, som er godkendt af en medlemsstat
- forpligtelser for de erhvervsdrivende (fabrikanter, importører og distributører)
- medlemsstaternes markedsovervågning med henblik på at kontrollere, hvilke produkter der markedsføres
- procedurer for ajourføring af krav med henblik på at bringe dem i overensstemmelse med nye internationale krav.

Kommissionen forelagde sit forslag i december 2012. Europa-Parlamentet, der også skal godkende forslaget, før det kan vedtages, har påbegyndt sine drøftelser for nylig.

HORISONTALE OG INTERMODALE SPØRGSMÅL

Connecting Europe-faciliteten

Rådet noterede sig status med hensyn til udkastet til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (CEF), det fremtidige finansieringsinstrument for de transeuropæiske net (TEN) i transport-, energi- og telekommunikationssektorerne (statusrapport: [10060/13](#)). Denne forordning fastlægger betingelser, metoder og procedurer for Unionens finansielle bidrag til TEN-projekterne. Den erstatter det nuværende retsgrundlag for TEN-finansiering.

Rådet drøfter i øjeblikket udkastet til CEF-forordningen med Europa-Parlamentet, og der er allerede gjort gode fremskridt. Der er enighed om de fleste transportspørgsmål, om bestemmelserne om anvendelse af innovative finansielle instrumenter som f.eks. projektobligationer, der er udformet med henblik på at fungere som løftestang for yderligere investeringer fra private og offentlige kilder, og om spørgsmålet om, hvorvidt moms skal være en støtteberettiget omkostning under CEF. Der er imidlertid stadig behov for videre drøftelser af en række spørgsmål om energi såvel som om en række budgetbestemmelser, der hænger sammen med de igangværende forhandlinger med Europa-Parlamentet om den kommende flerårige finansielle ramme (FFR) for årene 2014-2020. Derudover vil den del, der vedrører telekommunikationssektoren, skulle tilpasses i lyset af et ændret forslag om retningslinjer for telenet ([10201/13](#)), der blev vedtaget af Kommissionen i slutningen af maj for at tage højde for de budgetnedskæringer i denne sektor, som Det Europæiske Råd er nået til enighed om.

Forhandlingerne mellem Rådet og Europa-Parlamentet foregår på grundlag af resultatet af drøftelserne om forslaget i de to institutioner. I juni 2012 nåede Rådet til enighed om en delvis generel indstilling ([11236/12](#)), der ikke omfattede de finansielle bestemmelser, eftersom forhandlingerne om den nye finansforordning og om FFR ikke var afsluttet. I december godkendte det så en statusrapport om det videre arbejde i Rådets forberedende organer ([17101/12](#)). I december 2012 fremsatte Parlamentets kompetente udvalg ligeledes ændringsforslag til CEF-forslaget. Endelig nåede Det Europæiske Råd i februar i år til enighed om de beløb, der under CEF skal afsættes til hver af de tre omfattede sektorer (jf. *EUCO* [37/13](#), s. 9). Den endelige afgørelse om finansieringsrammen afhænger imidlertid af resultatet af FFR-forhandlingerne.

De generelle regler i CEF-forordningen vil blive suppleret af sektorspecifikke politikretningslinjer, der definerer udviklingsstrategier, prioriteter og gennemførelsesforanstaltninger for hver af de tre berørte sektorer. Disse retningslinjer vil blive vedtaget uafhængigt af CEF-forordningen. Rådet og Parlamentet er allerede nået til enighed om sektorspecifikke retningslinjer for energisektoren, og en foreløbig aftale om transportretningslinjerne forventes bekræftet i nær fremtid.

ARRANGEMENT I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

Undertegnelse af en luftfartsaftale med Israel

I tilknytning til samlingen i Rådet undertegnede Den Europæiske Union og dens medlemsstater en aftale om luftfart med Israel ([16828/12](#)).

Aftalen sikrer i særdeleshed gradvis og gensidig åbning af markedet – med fuld markedsåbning senest i 2017, en stigning i antallet af ugentlige afgang og mulighed for, at flyselskaber fra EU kan operere frit fra et hvilket som helst sted i EU til et hvilket som helst sted i Israel. Endvidere etableres der nye ordninger, baseret på EU-lovgivning, for lovgivningssamarbejde og -konvergens mellem EU og Israel på områder, der er væsentlige for en sikker og effektiv drift af luftfartstjenester. Endvidere er det et mål med aftalen at sikre lige vilkår for økonomiske aktører og fremme fair konkurrence mellem luftfartselskaber.

Eventuelt

Emissionshandel i luftfartssektoren

Kommissionen ajourførte Rådet om status i forhandlingerne om den globale indsats for at tackle emissioner fra luftfarten ([10609/13](#)). De igangværende forhandlinger inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) vedrører udviklingen af en global markedsbaseret tilgang til spørgsmålet og opnåelse af enighed om, hvilke principper der skal ligge til grund for anvendelsen af nationale og regionale markedsbaserede foranstaltninger, så længe der ikke findes et globalt system. Målet for forhandlingerne er at udarbejde en resolution, der skal forelægges på ICAO-Forsamlingen i september 2013. I bestræbelsen på at bidrage til, at der kan findes en global løsning i forbindelse med denne forsamling til efteråret, besluttede EU i april midlertidigt at udsætte gennemførelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) for internationale afgang til og fra Europa.

Flypassagerers rettigheder

Kommissionen forelagde sit forslag til en revision af bestemmelserne om kompensation og bistand til flypassagerer og om luftfartselskabers erstatningsansvar ved befordring af passagerer og deres bagage ([7615/13](#)). Formålet er at præcisere gråzoner i den gældende lovgivning og styrke passagerernes rettigheder samt reglerne for klagebehandling og samtidig reducere de urimeligt store omkostninger, som nogle forpligtelser under særlige omstændigheder kan medføre for luftfartselskaberne. Dette lovgivningsforslag er en prioritet for det litauiske formandskab.

Prisgennemsigtighed på luftfartsområdet

Kommissionen omdelte også en orienterende note om, hvordan der kan sikres gennemsigtig prisfastsættelse for flybilletter i passagerernes interesse ([10592/13](#)). Om end Kommissionen anser de nuværende retlige rammer for at være passende, mener den, at der er behov for bedre samarbejde mellem medlemsstaternes retshåndhavende myndigheder og for at bekæmpe urimelig handelspraksis i forbindelse med kreditkortgebyrer.

Gennemgang af havnepolitikken

Kommissionen forelagde sin meddelelse om havne som vækstmotor ([10160/13](#)) og det tilhørende forslag til forordning, der fastsætter rammer for adgang til markedet for havnetjenester og fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed samt afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af forvaltningsorganerne eller leverandørerne af havnetjenester ([10154/13](#)). Hensigten med forslaget er at forbedre kvaliteten og effektiviteten af havnetjenester, fremme investeringer i havne, bidrage til at reducere omkostningerne for transportbrugerne og bidrage til bedre forbindelser mellem havne og andre transportformer. Det vil gælde alle søhavne i det transeuropæiske transportnet.

Selv om de hilste målet om at styrke havnene velkommen, var nogle medlemsstater skeptiske over for behovet for retsforskrifter i denne forbindelse.

Sikkerhed for passagerskibe

Kommissionen forelagde Rådet en orienterende note om status i den indsats for at forbedre sikkerheden for passagerskibe, som blev igangsat som reaktion på Costa Concordia-ulykken i januar 2012 ([10078/13](#)). Tilgangen omfatter forbedring af de internationale standarder, gennemgang af EU-lovgivningen, styrkelse af håndhævelsen og fremme af frivillige foranstaltninger inden for skibsfarten.

Status i lovgivningssager

Formandskabet orienterede ministrene om status i lovgivningssager inden for transportsektoren og fremhævede den enighed, der var opnået med Europa-Parlamentet om de nye rammer for forvaltning og finansiering af de europæiske satellitbaserede navigationssystemer (Egnos og Galileo), forordningen om fartskrivere og direktivet om havnestaters ansvar for håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Forhandlingerne med Europa-Parlamentet for så vidt angår retningslinjerne for transeuropæiske transportnet og direktivet om flagstaters ansvar for håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold er også afsluttet, men resultaterne af disse forhandlinger skal stadig godkendes af medlemsstaternes faste repræsentanter i Rådet. Endelig er der gjort gode fremskridt i drøftelserne med Europa-Parlamentet om Connecting Europe-faciliteten, hvorfor der skulle være gode muligheder for at opnå enighed i nær fremtid.

Det kommende formandskabs arbejdsprogram

Det kommende litauiske formandskab orienterede ministrene om sit arbejdsprogram for andet halvår af 2013 på det transportpolitiske område ([10544/13](#)). Det agter at fokusere indsatsen på pakken om flypassagerers rettigheder, direktivet om jernbanesikkerhed og direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Der vil også blive arbejdet med forslag om ændring af forordningen om Det Europæiske GNSS-agentur, den flerårige finansiering af Det Europæiske Søfartssikkerhedsagenturs (EMSA's) reaktion på forurening forårsaget af skibe og olie- og gasinstallationer, EU's politik for søhavne, fællesforetagendet til udvikling af det nye europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) og en pakke vedrørende det fælles europæiske luftrum II plus.

De lovgivningstekster, som skal drøftes med Europa-Parlamentet, omfatter tre direktiver fra pakken om køretøjsikkerhed, forordningen om indberetning af begivenheder og direktivet om skibsudstyr.

Det uformelle transportministermøde, der er berammet til den 16. september 2016 i Vilnius, vil behandle initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

ENERGI

Krav til miljøvenligt design med hensyn til strømforbrug i standbytilstand og slukket tilstand samt med hensyn til fjernsyn

Rådet besluttede ikke at modsætte sig vedtagelsen af Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1275/2008 for så vidt angår krav til miljøvenligt design af elektriske og elektroniske husholdningsapparater og kontorudstyr med hensyn til strømforbrug i standbytilstand og slukket tilstand og om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 642/2009 for så vidt angår krav til miljøvenligt design af fjernsyn ([9791/13](#)).

Kommissionens forordning er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol. Dette betyder, at Kommissionen, nu hvor Rådet har givet sin godkendelse, kan vedtage direktivet, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig vedtagelsen.

Sikkerhed i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter*

Rådet vedtog et direktiv om sikkerheden i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter ([PE-CONS 8/13](#), [10197/13 ADDI](#)).

Den nye lovgivningsramme har til formål at mindske hyppigheden af større uheld i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter og begrænse deres følger. Den vil derfor øge beskyttelsen af havmiljøet og kystøkonomierne mod forurening. Den fastlægger mindstekrav til sikker offshore efterforskning og udnyttelse og forbedrer beredskabsmekanismerne i tilfælde af uheld.

Yderligere oplysninger findes i pressemeddelelse [10588/13](#).

Forbindelserne med Algeriet/Aftalememorandum på energiområdet

Rådet godkendte et aftalememorandum om oprettelse af et strategisk partnerskab mellem Algeriet og Den Europæiske Union inden for energi.

Formålet med dette memorandum er at uddybe samarbejdet i energisektoren mellem EU og Algeriet og at udvide det til ud over olie og gas at omfatte elektricitet og nye og vedvarende energiformer, energieffektivitet og infrastrukturudvikling.

Memorandummet er blevet forhandlet i forbindelse med associeringsaftalen mellem EU og Algeriet, der har været i kraft siden 2005. Undertegnelsen er planlagt til at finde i sted i juni eller begyndelsen af juli.

TRANSPORT

Transportprotokol til Alpekonventionen

Rådet gav bemyndigelse til, at EU kan indgå en protokol om gennemførelse af konventionen om beskyttelse af Alperne (Alpekonventionen) på transportområdet ([9769/13](#)).

Transportprotokollen gælder for alle transportformer og fastlægger en ramme, som tager sigte på at sikre bæredygtig mobilitet og beskyttelse af miljøet i Alpeområdet på grundlag af forsigtigheds-, forebyggelses- og forureneren betaler-princippet.

Alpekonventionen er en traktat mellem Alpelandene (Østrig, Frankrig, Tyskland, Italien, Liechtenstein, Monaco, Slovenien og Schweiz) og EU, der har til formål at fremme en bæredygtig udvikling i Alpeområdet og beskytte den i området bosatte befolknings interesser.

TOLDUNIONEN

Ajourføring af EU-toldkodeksen

Rådet vedtog en forordning om ajourføring af EU's toldkodeks og fastsættelse af dens anvendelsesdato til den 1. november 2013 ([PE-CONS 23/13](#)).

Den nye forordning tilpasser visse bestemmelser i forordning nr. 450/2008, der indførte den moderniserede toldkodeks, for at tage hensyn til udviklingen i toldlovgivningen og anden relevant lovgivning, tilpasser forordningen til krav, der følger af Lissabontraktaten, og udsætter dens anvendelse, således at de nationale administrationer og de økonomiske operatører får tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer og sikre en smidig gennemførelse af de elektroniske procedurer.

DET INDRE MARKED

Pyrotekniske artiklers sikkerhed

Rådet ajourførte reglerne om tilgængeliggørelse af pyrotekniske artikler i det indre marked ([PE-CONS 16/13](#) og [10156/13ADDIREV1](#)).

Hensigten med de ajourførte regler er at forbedre den frie bevægelighed for pyrotekniske artikler i det indre marked og samtidig sikre et højt beskyttelsesniveau for forbrugere og professionelle slutbrugere. De er indeholdt i en omarbejdet version af direktiv 2007/23/EF.

Pyrotekniske artikler omfatter ikke blot fyrværkeri, men også artikler, der anvendes til tekniske formål såsom gaspatroner til airbags i køretøjer.

Med henblik på at forebygge ulykker fastsætter direktivet aldersgrænser for salg og anvendelse af pyrotekniske artikler. Det sikrer også, at mærkningen af disse artikler giver tilstrækkelige og fyldestgørende oplysninger med henblik på sikker brug. Visse pyrotekniske artikler er kun tilgængelige for personer, der er i besiddelse af den nødvendige viden og erfaring samt de krævede færdigheder.

Pyrotekniske artikler, der importeres til EU fra tredjelande, skal opfylde kravene i dette direktiv.

Sikkerheden under opbevaring er fastsat i direktiv 96/82/EF, og for transport af pyrotekniske artikler er der fastsat sikkerhedsregler i internationale aftaler om farligt gods, hvorfor disse aspekter ikke omfattes af det nye direktivs anvendelsesområde.

HANDELSPOLITIK

Generelle toldpræferencer – Myanmar/Burma

Rådet vedtog en forordning om ophævelse af en forordning fra 1997, der midlertidigt trak Myanmars/Burmas adgang til generelle toldpræferencer tilbage.

Dette er resultatet af en rapport fra Kommissionen om tvangsarbejde i Myanmar/Burma, hvoraf det fremgår, at overtrædelserne af de principper, som er fastsat i ILO-konvention nr. 29, ikke længere betragtes som "alvorlige og systematiske", og som anbefaler, at landet igen får adgang til generelle toldpræferencer.

LANDBRUG

Ikkekommerciel flytning af selskabsdyr

Rådet vedtog en forordning om ikkekommerciel flytning af selskabsdyr i EU efter enighed ved førstebehandlingen med Europa-Parlamentet ([9/13](#)). Dette betyder, at f.eks. hunde, katte og fritter, der ledsager deres ejer, vil få større muligheder for at rejse på tværs af grænserne i EU og ind i EU.

Ved vedtagelsen af denne forordning ændres også det nuværende direktiv 92/65/EØF om bl.a. dyresundhedsmæssige betingelser for samhandel med og indførsel til EU af hunde, katte og fritter ([10/13](#)).

Nærmere oplysninger findes i dette [dokument](#).

AUDIOVISUELLE SPØRGSMÅL

Undertegnelse af Beijingtraktaten om audiovisuelle fremførelser

Rådet gav bemyndigelse til undertegnelse på EU's vegne af en international traktat om audiovisuelle fremførelser (Beijingtraktaten) ([9188/13](#)).

Beijingtraktaten¹ indeholder et sæt nye internationale regler inden for beslægtede rettigheder, som har til formål at sikre, at f.eks. skuespillere, sangere, musikere og dansere, hvis fremførelser indgår i et audiovisuelt værk (f.eks. en film eller et tv-program), opnår den nødvendige retlige beskyttelse og får et rimeligt vederlag.

SPORT

Konvention om bekæmpelse af manipulation af sportsresultater

Rådet bemyndigede Kommissionen til på EU's vegne at deltage i forhandlingerne om en international Europarådskonvention om bekæmpelse af manipulation af sportsresultater bortset fra spørgsmål vedrørende samarbejde i straffesager og politisamarbejde.

¹ http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article_0013.html.