

TRU, Alm. del - bilag 199 (Løbenr. 4065)
FLF, Alm. del - bilag 210 (Løbenr. 4066)
EPU, Alm. del - bilag 107 (Løbenr. 4067)
MPU, Alm. del - bilag 272 (Løbenr. 4068)

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Integration af miljøhensyn i EU's politikker

(åbent Europaudvalgsmøde den 22. november 1999 kl. 12-14)

Resume:

Allerede i 1973 var integration af miljøhensyn en målsætning for EF. Med Amsterdam-traktaten fik miljøintegration i sektorpolitikker et egentligt traktatgrundlag. I notatet gennemgås Rådets strategier for integration af miljøhensyn i EU's politikker for indre marked, industri, transport, udvikling og landbrug. Rådets strategi for energi foreligger endnu ikke, men Kommissionens *oplæg* nævnes kort. I alle strategier fremhæves det, at der bør udvikles *indikatorer til at måle integrationen* af miljøhensyn og for indre marked, transport, udvikling og landbrug anvises, hvilke indikatorer der indtil videre kan anvendes. I *Rådets strategi for det indre marked* foreslås bl.a. initiativer som EU-miljømærket, miljøafgifter, frivillige miljøaftaler og miljøhensyn i arbejdet med europæiske standarder. Det fremhæves, at en bæredygtig udvikling også kræver hensyntagen til bl.a. beskæftigelse, folkesundhed, forbrugerbeskyttelse og konkurrenceevne. I *Rådets strategi for industripolitik* foreslås bl.a. initiativer som miljøbenchmarking, frivillige miljøaftaler, miljøregnskaber, miljømærkning, brug af alternative energikilder og energibeskatning. Det fremhæves, at en bæredygtig udvikling kræver hensyntagen til bl.a. økonomisk forsvarlig produktion, beskæftigelse, social sikring og konkurrenceevne, samt inddragelse af forbrugerinteresser. I *Rådets strategi for transportpolitik* foreslås bl.a. initiativer som miljøvurdering, støtte til offentlig transport m.v. og støtte til forskning og udvikling af teknologi. Det fremhæves, at en bæredygtig udvikling kræver lige stor hensyntagen til langsigtede miljøhensyn og økonomiske og sociale hensyn. I *Rådets strategi for udviklingspolitik* foreslås bl.a. initiativer som forbedring af udviklingslandenes vidensniveau, lade miljøhensyn indgå i EU-bistand, miljøanalyser og styrkelse af Kommissionens ekspertise. Det fremhæves, at en bæredygtig udvikling kræver hensyntagen til en økonomisk effektiv udvikling, demokrati og socialt uangribelighed. I *Rådets strategi for landbrug* foreslås bl.a. initiativer som reduktion af nitratforurening, pesticider, drivhusgasser, øget anvendelse af biomasse m.v. samt bevarelse af de europæiske kulturlandskaber. Det fremhæves, at en bæredygtig udvikling kræver hensyntagen til en forsvarlig forvaltning af naturressourcerne og en fastholdelse af landbrugets konkurrenceevne.

Det Europæiske Råd vil på sit møde i Helsinki den 10-11. december 1999 drøfte, hvordan EU i fremtiden bedre *integrerer miljøbeskyttelse* i sine politikker indenfor *landbrug, energi, transport, udvikling, det indre marked og industri*.

Allerede i EU's første miljøhandlingsprogram fra 1973 var miljøintegration en målsætning, og siden har miljøintegration været et element i EU's lovgivningsaktiviteter inden for flere områder. Direktiverne om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer/præparater, reglerne for harmonisering af emissioner fra motorkøretøjer eller forordningerne om økologiske produktionsmetoder i landbruget er eksempler på ; miljøintegration inden for henholdsvis det indre marked, transport og landbrug.

I notatets afsnit 2 er der en nærmere gennemgang af baggrunden for integration af miljøhensyn i EU's sektorpolitikker.

Nyt er det imidlertid, at EU gør sig sammenhængende og langsigtede overvejelser om, hvordan man kan integrere miljøhensyn i de enkelte sektorpolitikker, og at Det Europæiske Råd påtager sig en ledende rolle i dette arbejde.

Det Europæiske Råd vil på Helsinki-topmødet drøfte emnet på baggrund af strategipapirer fra de seks relevante ministerråd (landbrug, energi, transport, udvikling, indre marked og industri) samt tre rapporter fra Europa-Kommissionen.

Kommissionen forventes på topmødet at fremlægge

- a) en generel rapport om, hvilke *fremskridt, der hidtil er gjort* med hensyn til integration af miljøhensyn inden for de enkelte sektorer
- b) en rapport om fastlæggelsen af *indikatorer* for integration af miljøet inden for de seks sektorer
- c) en rapport om den samlede *vurdering af det femte miljøhandlingsprogram*.

1. Cardiff-processen

For at fremme en bæredygtig udvikling stilles der i Amsterdam-traktaten krav om, at miljøhensyn skal integreres i andre politikområder.

På Cardiff-topmødet i juni 1998 bad Det Europæiske Råd *Rådet for landbrug, transport og energi* om at udvikle egne *strategier for integration af miljøhensyn* og præsentere disse for Det Europæiske Råd i Wien. På Wien-topmødet fik de tre Ministerråd besked på at fortsætte arbejdet og desuden udarbejde *indikatorer* for, hvordan man i praksis kan måle integrationen af miljøhensyn i de konkrete sektorpolitikker. Dette arbejde samt udarbejdelse af tidsplaner skal forelægges på Helsinki-topmødet.

Også *Rådet for indre marked, industri og udviklingssamarbejde* blev på Wien-topmødet bedt om at udarbejde strategier, som skal præsenteres i Helsinki. Samtidig bad stats- og regeringscheferne Rådet om at tage særlige hensyn til klimaændringer set i lyset af EU-landenes opfyldelse af Kyoto-forpligtelserne.

På Köln-topmødet blev det besluttet, at også *Rådet for økonomi og finans, fiskeri og almindelige anliggender* skal udarbejde strategier for deres områder i løbet af år 2000.

Kommissionen har i en række meddelelser om miljøintegration i sektorpolitikkerne produceret oplæg til Rådets strategier. Der findes en liste over de vigtigste af disse dokumenter i bilag 1. Europa-Parlamentet har ikke spillet nogen større rolle i denne proces, men har dog udarbejdet betænkninger om miljøintegration i udviklingspolitikken samt i energipolitikken.

A. Det indre marked

EU's ministre med ansvar for det indre marked vedtog deres strategi for integration af miljøhensyn og fremme af en bæredygtig udvikling i det indre marked på et rådsmøde den 28. oktober 1999.

I strategien foreslår Rådet bl.a. at

- 1) medlemslandene opprioriterer at *omsætte EU's miljødirektiver til national ret*. Kun 82 pct. af disse er ifølge Kommissionen fuldt implementeret.
- 2) sikre, at de *europæiske standarder*, der fastlægges i den europæiske standardiseringsorganisation CEN, i højere grad integrerer miljøpolitiske aspekter,
- 3) fremme anvendelsen af *EU-miljømærket*,
- 4) bruge *miljøafgifter* i de enkelte medlemslande,
- 5) tage "grønne hensyn" i forbindelse med *offentlige indkøb*
- 6) indgå *frivillige miljøaftaler med industrien*,
- 7) Kommissionen indarbejder data om de miljømæssige konsekvenser af det indre marked i Kommissionens resultattavle for det indre marked som grundlag for en årlig evaluering af dette i Rådet og
- 8) man som en start anvender de *indikatorer*, som udvikles i samarbejde med Kommissionen, miljøagenturet og Eurostat for transport, energi, landbrug og industri.

Bæredygtig udvikling i det indre marked skal ifølge Rådet ses i en bredere og mere afbalanceret sammenhæng. Udover hensynet til at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er der derfor også en række *yderligere hensyn*, som bør indgå i en strategi for bæredygtig udvikling i det indre marked. Det drejer sig om hensyn til *beskæftigelsen, menneskers sundhed, forbrugerbeskyttelse, virksomhedernes konkurrenceevne og en styrkelse af økonomisk og*

social samhørighed. Endeligt bør der også tages hensyn til internationale aftaler såsom WTO, multilaterale miljøaftaler, Euro-middelhavsaftalen, mv.

I strategien lægges der vægt på, at fri bevægelighed for varer og miljøbeskyttelse ikke er modsætninger. Tværtimod handler det om at udvikle synergierne mellem de to og udvikle effektive overvågningsmekanismer, herunder indikatorer for, hvordan man måler integration af miljøhensyn i det indre marked.

Rådet ønsker i første omgang at benytte de *indikatorer*, der udarbejdes for områderne transport, energi, landbrug og industri. Danmark har dog presset på for at inddrage andre indikatorer såsom antal miljøcertificerede virksomheder i EU, antal harmoniserede standarder, der indeholder miljøkrav og antal virksomheder, der anvender grønne regnskaber. Der er ikke bred opbakning bag disse ønsker, men dog et tilsagn i rapporten om, at Rådet vil overveje, hvordan man udvikler selvstændige indikatorer for det indre marked.

I strategien peger Rådet desuden på, hvordan man historisk set har haft held med at kombinere miljøkrav med fri bevægelighed i forbindelse med vedtagelsen af harmoniserede tekniske standarder. Man nævner her bl.a. autoolie-direktivet, direktiverne om farlige stoffer og præparater, emballagedirektivet og affaldsdirektiverne. Trods resultaterne indenfor disse områder er Rådet opmærksom på, at der stadig forestår et stort arbejde, inden m&ar ing;let nås.

B. Industripolitik

EU's industriministre vedtog deres strategi for integration af miljøkrav og fremme af en bæredygtig udvikling i industripolitikken på et rådsmøde den 9. november 1999.

I strategien foreslår Rådet bl.a.

- 1) at Kommissionen støtter oprettelsen af et *europæisk net for miljø-benchmarking*,
- 2) indgåelse af *frivillige miljøaftaler* mellem industrien og myndighederne,
- 3) brug af *miljøregnskaber* i virksomhederne,
- 4) *miljømærkning*,
- 5) støtte til at fremme brugen af *alternative energikilder* i industrien,
- 6) *energibeskatning*,
- 7) *industrielt samarbejde med tredjelande* for at udbrede miljø-knowhow og lave partnerskaber med virksomheder og erhvervsorganisationer i Asien og Latinamerika og
- 8) udarbejdelse af *indikatorer* i løbet af år 2000 til at overvåge gennemførelsen af miljøintegration i industripolitikken.

Udover hensynet til at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er der ifølge Rådet en række *yderligere hensyn*, som bør indgå *i en strategi for bæredygtig udvikling* i industripolitikken:

- a) Produktionen skal være *økonomisk forsvarlig*, vækstorienteret og beskytte de fremtidige generationers muligheder,
- b) *beskæftigelsen* skal forbedres, mens der tages hensyn til social sikring, social retfærdighed og sundhed på arbejdspladsen og
- c) *forurening og miljømæssige farer* bør begrænses til et niveau, som de økologiske systemer kan bære.

Rådet ser disse tre krav som gensidigt uundværlige for at nå en bæredygtig udvikling. Rådet fremhæver desuden en række *andre principper*, som er nødvendige at tilgodese for at fremme en bæredygtig udvikling i sektoren. Det drejer sig om:

- i) *industriens konkurrenceevne* er meget central, og alle politikker bør være omkostningseffektive og helst markedsbaserede,
- ii) *frivillige aktioner* bør fremmes,
- iii) der bør tages særlige hensyn til *små og mellemstore virksomheder*, da de har dårligere muligheder end store virksomheder for at finansiere og tilpasse sig nye krav og
- iv) alle *interessegrupper bør inddrages* i arbejdet - også forbrugerorganisationer.

Rådet gør opmærksom på, at der allerede er iværksat fællesskabsaktioner inden for industriområdet såsom europæiske standarder for afprøvning og prøvetagning af miljøemissioner, emballage, emballageaffald og miljøstyringssystemer (EMAS-forordningen). Der er dog behov for yderligere initiativer.

C. Transportpolitik

EU's transportministre vedtog deres strategi for integration af miljøhensyn og fremme af en bæredygtig udvikling i transportpolitikken på et rådsmøde den 6. oktober 1999.

I strategien foreslår Rådet bl.a.:

- 1) at de *miljømæssige omkostninger* i højere grad *afspejles i prisen* for de forskellige transportformer, eksempelvis ved brug af differentierede afgifter på vej-, sø- og lufttransport afhængig af disses miljøbelastning,
- 2) at alle større anlægsprojekter med transportimplikationer underkastes en *miljøvurdering* samt en vurdering af deres konsekvenser for trafikmængden,

3) støtte til *offentlig transport* og andre mere miljøvenlige transportformer såsom søtransport, jernbanetransport og kombineret transportformer,

4) støtte til *trafikken med busser og højhastighedstog* som alternativ til flytrafik og bilen,

5) større indsats inden for *forskning og udvikling af teknologi*, der kan reducere emissioner af CO₂ og andre skadelige stoffer samt forskning i adfærdsmæssige aspekter i forbindelse med folks valg af transportmiddel og

6) at Kommissionen arbejder videre med at opdatere og revidere dets *handlingsprogrammer* inden for transportområdet med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling. Rådet foreslår konkret bl.a. studier i strategier for anvendelsen af vedvarende energi inden for transportsektoren og muligheden for at medlemsstaterne kan støtte udviklingen af miljøvenlige køretøjer.

I forbindelse med udviklingen af indikatorer og overvågningsmekanismer inden for transportområdet noterer Rådet sig, at Miljøagenturets Transport og miljørapporteringsmekanisme (TERM) inden udgangen af år 1999 vil offentliggøre en rapport om indikatorer inden for transportområdet. Rådet gør dog opmærksom på, at der fortsat er en del arbejde, der skal gøres, og at der mangler penge til dette arbejde.

Rådet finder det *afgørende for en bæredygtig udvikling* i EU's transportpolitik, at *langsigtede miljøhensyn* (klimaforandringer, biodiversitet, energiforbrug, og forbrug af andre ressourcer samt forringelse af vores levende miljø herunder menneskers sundhed) *kommer til at spille samme rolle som økonomiske og sociale hensyn* i EU.

I strategien giver Rådet udtryk for alvorlig bekymring over de nuværende *tendenser i stigningen i vejtransporten og luftfart*. Fortsætter væksten i den private og kommercielle vejtransport og lufttrafik med samme fart som hidtil, vil det føre til en forøgelse på 40 pct. af vejtrafikken samt en fordobling af lufttrafikken i løbet af de næste 10-12 år.

I 1996 stod transportsektoren alene for 26 pct. af alle drivhusgas-emissioner, hvilket i absolutte tal svarer til 800 mio. tons. Inden for 12 år vil dette tal være forøget til 1000 mio. tons med den nuværende vækst i vej- og lufttrafikken. En sådan udvikling vil gøre det meget vanskeligt for EU at overholde de forpligtelser, man har påtaget sig i Kyoto-protokollen med hensyn til at nedbringe CO₂-emissionerne.

Strategien understreger derfor et presserende behov for indsatser, der kan nedbringe emissionerne af CO₂ og andre skadelige stoffer inden for vej- og lufttransport.

D. Udviklingspolitik

EU's udviklingsministre vedtog strategien for integration af miljøhensyn og fremme af en bæredygtig udvikling i udviklingspolitikken på et rådsmøde den 11. november 1999.

I strategien foreslår Rådet bl.a. at

- 1) koncentrere EU's indsats overfor udviklingslandene om at **forbedre udviklingslandenes vidensniveau** og kapacitet til selv at integrere miljøhensyn og fremme bæredygtig udvikling i deres nationale strategier,
- 2) lade miljøhensyn indgå systematisk i al **EU-bistand** overfor udviklingslandene,
- 3) fremme den **politiske dialog** med udviklingslandene om miljøspørgsmål samt sikre sammenhængen mellem EU's udviklingspolitik og andre politikker som handels-, industri- samt landbrugs- og fiskeripolitikken,
- 4) udarbejde flere og bedre **miljøanalyser** i forbindelse med forberedelsen af strategier overfor enkelte lande eller regioner,
- 5) **styrke Kommissionens ekspertise** og sikre Kommissionen tilstrækkeligt med fagligt kvalificeret personale,
- 6) sikre udviklingslandenes mulighed for at deltage i **internationale miljøfora** og
- 7) udvikle **indikatorer** til at overvåge konsekvenserne af EU's programmer og politikker overfor udviklingslandene og måle, om de fremmer en bæredygtig udvikling. Man bør her i første omgang benytte sig af de indikatorer, der er udviklet i OECD's udvalg for development assistance.

Ifølge Rådet kan man tale om bæredygtig udvikling i forbindelse med udviklingspolitikken, hvis **udviklingen er økonomisk effektiv, politisk set demokratisk og pluralistisk, socialt uangribelig samt miljømæssigt sund.**

Strategien bør særligt lægge vægt på at hjælpe udviklingslandene til selv at kunne beskytte deres miljø samt bidrage til beskyttelsen af det globale miljø. Det er primært **udviklingslandenes eget ansvar** at integrere miljøhensyn i egne politikker, men **de mangler miljø-knowhow og penge.**

Der er allerede afsat en budgetlinje i EU's budget på 16 mio. Euro i 1999 til fremme af miljøintegration i udviklingslandenes samfundsudvikling. Derudover bør miljøhensyn indgå systematisk i al EU-bistand til udviklingslandene.

Rådet gør opmærksom på, at begrebet bæredygtig udvikling allerede indgår i en række af de **internationale aftaler** EU har indgået med udviklingslande, herunder den reviderede Lomé IV aftale med AVS-landene, Barcelona-erklæringen om middelhavssamarbejdet, og de samarbejdsaftaler EU har indgået med lande i Asien og Latinamerika.

Der er enighed i Rådet om, at opfyldelsen af målsætningen om miljø og bæredygtig udvikling i forbindelse med bistandssamarbejdet med udviklingslandene kræver yderligere initiativer.

E. Landbrugspolitik

EU's landbrugsministre vedtog strategien for integration af miljøhensyn og fremme af en bæredygtig udvikling i landbrugspolitikken på et rådsmøde den 15. november 1999.

I strategien foreslår Rådet bl.a.

- 1) en **reduktion af nitratforureningen** af grundvand og overfladevand samt en reduktion af brugen af **pesticider og biocider**, så de anvendes i overensstemmelse med god plantebeskyttelsespraksis. Det præciseres dog ikke, hvad ambitionsniveauet er på disse to områder,
- 2) en yderligere **reduktion af metan og andre drivhusgasser** fra landbruget som bidrag til at opfylde EU's internationale forpligtelser med hensyn til nedbringelse af emissioner af drivhusgasser,
- 3) en øget **anvendelse af energi fra biomasse og biobrændstof** fra landbruget,
- 4) **bevarelse af de europæiske (kultur)landskaber**, som landbruget har skabt og bevarelse af **biodiversiteten**, bl.a. ved at give udligningsstøtte til landmænd i mindre begunstigede områder i EU, så de fortsætter med at drive landbrug i disse områder og
- 5) **indikatorer** for, at landbrugsmiljøhensyn bør bygge på arbejdet i internationale organisationer som OECD. Der skal tages højde for de store regionale forskelle, der er mellem landbrugets forhold i medlemsstaterne med hensyn til klima, jordbundstyper, vækstperiodens længde, produktionsmetoder m.v.

Ifølge Rådet er det en forudsætning for en bæredygtig udvikling i landbruget, at **naturressourcerne** forvaltes på en måde, der sikrer, at disse **også eksisterer for fremtidige generationer** samtidig med, at **landbrugets konkurrenceevne** overfor konkurrenterne på verdensmarkedet fastholdes og eventuelt forbedres.

Ifølge strategien er grundlaget for øget integration af miljøhensyn i landbruget den reform af den fælles landbrugspolitik, som blev fastlagt i **Agenda 2000**. Reformen betyder dels at allerede eksisterende miljøforanstaltninger styrkes, og dels at der indføres nye miljøkrav. Et af de redskaber, der forstærkes i forhold til landbrugsreformen fra 1992, er en **gradvis overgang fra prisstøtte til direkte betalinger til den enkelte landmand**. Det gør støtten mindre produktionsafhængig og giver dermed landmændene **incitament til at drive et mindre intensivt landbrug**.

Et andet resultat af Agenda 2000 er forordning 1259/99, der stiller *krav om miljøbeskyttelse i forbindelse med medlemsstaternes udbetaling* af direkte betalinger til landmændene, når de får penge fra EU's markedsordninger. Hvis landmændene ikke overholder særlige miljøkrav, kan medlemsstaterne trække dem i deres støtte. Omvendt skal landmænd, der gør en ekstra indsats for at drive et miljøvenligt landbrug, have mulighed for at få støtte fra EU.

Rådet erkender dog i sin strategi, at Agenda 2000 ikke løser alle problemer. Yderligere og mere specifikke miljøforanstaltninger er derfor nødvendige, hvis man skal løse landbrugets miljøproblemer.

F. Energi

Energirådet har endnu ikke vedtaget sin strategi for integration af miljøhensyn i energipolitikken til Det Europæiske Råd i Helsinki. Det sker først på et rådsmøde den 2. december.

Europa-Kommissionen udarbejdede allerede i 1998 en meddelelse om dette, som fastlægger Kommissionens hovedmål med hensyn til miljøintegration i EU's energipolitik. Det slås her fast, at EU's strategi for miljøintegration inden for energipolitikken primært skal ses som et *supplement til medlemsstaternes egne initiativer*. Det er først og fremmest medlemsstaterne, der skal gøre en indsats.

2. Baggrund

Spørgsmålet om at integrere miljøhensyn i andre sektorpolitikker i EU er lige så gammelt som dansk medlemskab af De Europæiske Fællesskaber. Allerede i **1973** blev vigtigheden af integrationshensynet understreget i forbindelse med vedtagelsen af *EF's første miljøhandlingsprogram*, og kravet har siden været en fast bestanddel i EU's indtil nu fem miljøhandlingsprogrammer.

Først i **1987** blev integrationskravet gjort til en *del af EU's traktatgrundlag*, idet man i et nyt miljøkapitel i traktaten fastslog, at miljøhensyn skal integreres i Fællesskabets øvrige politikker. Det hed dengang i den relevante bestemmelse (artikel 130r, stk. 2): "*Kravene med hensyn til miljøbeskyttelse er en vigtig bestanddel af fællesskabets politikker på andre områder*".

Formuleringen blev af flere lande betragtet som for vag, og art. 130r, stk.2 blev derfor ændret med *Maastricht-traktaten i 1993* til: "*NEU*) *Kravene med hensyn til miljøbeskyttelse skal integreres i udformningen og gennemførelsen af fællesskabets politikker på andre områder*".

I forbindelse med forhandlingerne om *Amsterdam-traktaten* dukkede spørgsmålet om miljøintegration igen op på forhandlingsbordet. Denne gang flyttede stats- og regeringscheferne bestemmelsen op foran i traktaten som TEF artikel 6, hvor der nu refereres specifikt til, på

hvilke andre områder miljøhensyn skal integreres, nemlig de samarbejdsområder, der er opregnet i traktatens artikel 3. Det præciseres desuden, at integrationen skal ske med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Amsterdam-traktaten indeholder også en erklæring fra stats- og regeringscheferne, hvor de pålægger Europa-Kommissionen at foretage miljøkonkvensundersøgelser, når den fremsætter forslag, der kan have betydelige miljøvirkninger.

Ved *revisionen af femte miljøhandlingsprogram i 1998* blev miljøintegration flyttet et godt stykke op på EU's miljødagsorden, idet man slet og ret gjorde det til den *grundlæggende strategi for EU's miljøpolitik at integrere miljøhensyn fuldt ud i andre politikker*. Samtidigt blev der fremlagt et program

for, hvordan miljøhensyn integreres i sektorpolitikker som landbrug, transport, energi, industri og turisme.

Med venlig hilsen

Morten Knudsen/Anja Wang

Bilag 1

-

Udvalg af dokumenter fra Rådet og Kommissionen om integration af miljøhensyn i andre politiske områder

Generelt:

Det Europæiske Råds konklusioner fra Luxembourg (december 1997), Cardiff (juni 1998), (Wien december 1998) og Köln (juni 1999).

KOM(98)333: Integration gennem partnerskab {{SPA}} En strategi til integrering af miljøbeskyttelseskravene i EU-politikken. Meddelelse fra Europa-Kommissionen forelagt for Det Europæiske Råd i Cardiff.

SEK (99) 777: Integration af miljøpolitikken, Köln-rapporten om miljømæssig integration. Meddelelse fra Europa-Kommissionen. Forelagt Det Europæiske Råd i Köln. Omdelt til Europaudvalget som Alm. del bilag 166.

Sektorspecifikke rapporter:

Transport: Rapport til Det Europæiske Råd i Wien den 11-12. december 1998 fra Rådet (transport) om integrering af miljøet og en bæredygtig udvikling i fællesskabets transportpolitik.

Rapport til Det Europæiske Råd i Helsinki den 10-11. december 1999 fra Rådet (transport): "Council Strategy on the Integration of environment and sustainable development into the Transport policy".

Energi: KOM(98) 571: Styrkelse af miljøets inddragelse i Fællesskabets energipolitik. Meddelelse fra Europa-Kommissionen.

Rapport til Det Europæiske Råd i Wien fra Rådet (energi) om integrering af miljøet og en bæredygtig udvikling på det energipolitiske område.

Landbrug: KOM(99) 22: Mod et bæredygtigt landbrug. Meddelelse fra Europa-Kommissionen.

Rapport til Det Europæiske Råd i Wien fra Rådet (landbrug): Integrering af miljøet og af en bæredygtig udvikling i den fælles landbrugspolitik.

Rapport til Det Europæiske Råd i Helsinki fra Rådet (landbrug): Rådets strategi for miljøintegration og bæredygtig udvikling i den fælles landbrugspolitik.

Indre Marked: KOM(99) 263: Det indre marked og miljøet. Meddelelse fra Europa-Kommissionen.

Rapport til Det Europæiske Råd fra Rådet (Indre Marked): "On the integration of environmental protection and sustainable development into internal market policy".

Industri: Rådets konklusioner om integrering af miljø og bæredygtig udvikling i EU's industripolitik, 29. april 1999.

Rapport til Det Europæiske Råd i Helsinki fra Rådet (industri): "Integrering af bæredygtig udvikling i EU's industripolitik".

Udviklingspolitik: "Integrating Environmental and sustainable development into Economic and development co-operation policy". Meddelelse fra Europa-Kommissionen 11. oktober 1999.

Rapport til Det Europæiske Råd i Helsinki fra Rådet (udvikling): "Including elements of a comprehensive strategy on the integration of environment and sustainable development into EC economic and development co-operation".

Forordning 722/97 om miljøforanstaltninger i udviklingslandene i forbindelse med bæredygtig udvikling.

Miljø: Konklusioner fra Rådet (miljø) den 12. oktober 1999: Bæredygtig udvikling og miljøintegrering.

Fiskeri: Det Europæiske Råd i Köln bad fiskeriministrene om at vedtage strategi for integration af miljøhensyn i fiskeripolitikken i løbet af år 2000.

Økonomi og finans: Det Europæiske Råd i Köln bad økonomi- og finansministrene om at vedtage strategi for integration af miljøhensyn i deres område i løbet af år 2000.

Rådet for almindelige anliggender: Det Europæiske Råd i Köln bad udenrigsministrene om at vedtage strategi for integration af miljøhensyn i deres område i løbet af år 2000.

Beskæftigelsen: KOM(97)592: Miljø og beskæftigelse, meddelelse fra Europa-Kommissionen.