

---

TRU, Alm. del - bilag 797 (Løbenr. 20223)  
FKU, Alm. del - bilag 283 (Løbenr. 20428)

Til

Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

### **Pressemeddelelse vedr. rådsmøde Transport og telekommunikation den 5. april 2001**

Dette rådsmøde 2340 (7587/01 presse 131) blev behandlet af Europaudvalget på mødet den 30. marts 2001. Dansk delegationsleder: IT- og forskningsminister Birte Weiss, Trafikminister Jacob Buksti, Erhvervsminister Ole Stavad og Statssekretær Karsten Dybvad

### **B-dagsordenspunkter til behandling på ministermødet, bl.a.:**

#### **TELEKOMMUNIKATION**

REVIDEREDE RAMMEBESTEMMELSER FOR ELEKTRONISKE KOMMUNIKATIONSNET OG -TJENESTER: Rådet nåede til politisk enighed om sine fælles holdninger med henblik på vedtagelse af tre direktiver i den reviderede telekommunikationspakke [\\*](#)

- Rammedirektivet: Formålet med dette direktiv er at opstille principper for de nationale tilsynsmyndigheders virke og Kommissionens rolle. Direktivet indeholder også bestemmelser om fordeling og allokering af radiofrekvenser og numre samt allokering af anlægsrettigheder [\\*](#)

- Direktiv om adgang og samtrafik (**FO**): Dette særdirektiv har til formål at privilegere kommercielle forhandlinger mellem parterne for så vidt angår aftaler om adgang og samtrafik [\\*](#)

- Direktiv om tilladelser (**FO**): Det er meningen, at dette direktiv skal erstatte det nuværende direktiv 97/13/EF om generelle og individuelle tilladelser [\\*](#)

DIREKTIV OM FORSYNINGSPLIGT OG BRUGERRETTIGHEDER: Rådet forventer at opnå enighed om en fælles holdning hertil på samlingen den 27.-28. juni [\\*](#)

OPRETTELSE AF INTERNETTOPDOMÆNET .EU (**FO**): Rådet noterede sig, hvor langt man er kommet med forslaget til forordning herom [\\*](#)

YDERLIGERE ÅBNING AF FÆLLESSKABETS MARKED FOR POSTTJENESTER: Rådet forventer at vedtage sin fælles holdning vedrørende dette direktiv på samlingen den 27.-28. juni [\\*](#)

ORGANISERING OG STYRING AF INTERNETTET: Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om de internationale aspekter af organisering og styring af Internettet [\\*](#)

PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN: Meddelelser fra kommissær Erkki Liikanen om følgende emner: Åbning af adgangen til abonnentnet, forslag til en overordnet strategi og en handlingsplan for sikre net i EU, eEuropa 2002: Virkninger og indsatsområder, et sikrere informationssamfund: Højnelse af sikkerheden i informationsinfrastrukturen og bekæmpelse af computerrelateret kriminalitet: eEuropa 2002 samt om indførelse af mobilnet af tredje generation i EU.

#### **TRANSPORT**

#### **SØTRANSPORT**

- SIKKERHED TIL SØS - ERIKA II-PAKKEN: Rådet havde en politisk drøftelse om de tre forslag til retsakter, som Kommissionen fremsatte i december (ERIKA II-pakken) og vil vende tilbage til dette spørgsmål på næste samling den 27.-28. juni. \*

## HORISONTALE TRANSPORTSPØRGSMÅL

- STRATEGI FOR INTEGRATION AF MILJØ OG BÆREDYGTIG UDVIKLING I TRANSPORTPOLITIKKEN - Rådets resolution: Se teksten \*

- GALILEO - Rådets resolution: Se teksten \*

## LUFTFART

- MILJØSPØRGSMÅL I ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART (ICAO) - Rådets konklusioner: Se teksten \*

- EUROPÆISK LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR (EASA): Til opfølgning af Rådets konklusioner af 20. december 2000 havde Rådet en politisk debat om visse aspekter af oprettelsen heraf \*

- MONTREAL-KONVENTIONEN OM LUFTFARTSSELSKABERS ERSTATNINGSANSVAR: Rådet vedtog afgørelsen om Fællesskabet indgåelse heraf og godkendte Rådets konklusioner om ratifikationsprocessen. Rådet noterede sig også fremskridtsrapporten om gennemførelsesforordningen – se teksten \*

## LANDTRANSPORT

- PLIGT TIL OFFENTLIG TRAFIKBETJENING INDEN FOR PERSONBEFORDRING: Rådet havde en politisk debat om nogle nøgleaspekter af forslaget til forordning om medlemsstaternes håndtering heraf \*

- FORORDNING OM ENSARTET FØRERATTEST (TREDJELANDSFØRERE) (FO): Rådet nået til en fælles indstilling vedrørende forslaget til forordning herom \*

- DIREKTIV VEDRØRENDE OBLIGATORISK ANVENDELSE AF SIKKERHEDSSELER (FO): Rådet havde en politisk drøftelse om et forslag til direktiv herom og forventer at nå frem til en fælles holdning på næste samling den 27.-28. juni \*

- DEN MAKSIMALE ALKOHOLKONCENTRATION I BLODET (AKB) FOR FØRERE AF MOTORKØRETØJER - Rådets konklusioner: Se teksten \*

- DIREKTIV OM BUSSERS STØRSTE TILLADTE LÆNGDE (FO): Rådet nåede til politisk enighed (den danske delegation meddelte, at den vil stemme imod) om sin fælles holdning vedrørende en ændring af direktiv 96/53/EF herom. Den fælles holdning vil blive formelt vedtaget og sendt til Europa-Parlamentet til andenbehandling i henhold til den fælles beslutningsprocedure \*

- GODSTRANSIT AD VEJ GENNEM ØSTRIG/ØKOPOINTS: Kommissær Loyola De Palacio forelagde Rådet en rapport og et forslag herom \*

## PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN

- LUFTFART: Kommissær Loyola De Palacio gav oplysninger om: Forhandlingerne med USA om det transatlantiske luftfartsområde, situationen i luftfartsindustrien og sammenslutninger mellem luftfartsselskaber samt om kontakter med formanden for ICAO-Rådet, Dr. Kotaite..... \*

g sendt til Europa-Parlamentet til andenbehandling i henhold til den fælles beslutningsprocedure \*

- KØRSELSFORBUD I WEEKENDEN (FO): Rådet havde en generel udveksling af synspunkter vedrørende forslaget til direktiv herom \*

## EVENTUELT

- Uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej: Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om det forslag, hvorved der skal indføres obligatorisk grund-, og efter- og videreuddannelse for chauffører \*

- Indvielse af den nye lufthavn i Athen: Den græske delegation underrettede Rådet herom [\\*](#)

## **A-dagsordenspunkter færdigforhandlet af COREPER inden ministermødet. bl.a.:**

### *LANDTRANSPORT*

Kontrol med transport af farligt gods ad vej: Rådet vedtog ændring af direktiv 95/50/EF herom [\\*](#)

### *EKSTERNE FORBINDELSER*

Malta/Cypern: Rådet godkendte henstillinger med henblik på en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om bilaterale handelsindrømmelser for fisk og fiskerivarer [\\*](#)

Chile: Rådet vedtog en afgørelse om indgåelse af aftalen om tilføjelse til rammeaftalen om samarbejde af en protokol om gensidig bistand mellem administrative toldmyndigheder i toldspørgsmål [\\*](#)

Ungarn og Den Tjekkiske Republik: Rådet vedtog afgørelser om indgåelse af tillægsprotokoller til Europaaftalerne om overensstemmelsesvurdering og godkendelse af industrivarer [\\*](#)

Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien: Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse af stabiliserings- og associeringsaftalen [\\*](#)

Japan: Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse af en aftale om gensidig anerkendelse [\\*](#)

### *RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDE*

Handlingsplan vedrørende narkotika mellem EU og Centralasien: Rådet godkendte denne [\\*](#)

Tyrkiet - kontrol med narkotikaprækursorer: Rådet vedtog en afgørelse vedrørende forhandling om indgåelse af en aftale herom [\\*](#)

### *FISKERI*

Tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer: Rådet vedtog ændring af forordning (EF) nr. 850/98 om bevarelse af fiskeressourcer [\\*](#)

Aftale med Rusland: Rådet vedtog afgørelsen om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om en fiskerisamarbejdsaftale med Den Russiske Føderation [\\*](#)

Fiskeriaftale med Côte d'Ivoire: Rådet vedtog forordningen om indgåelse af protokol herom [\\*](#)

Fiskeriaftale med Ækvatorialguinea: Rådet vedtog forordningen om indgåelse af en protokol herom [\\*](#)

### *MILJØ*

Konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande - Protokollen om tungmetaller\*: Rådet vedtog en afgørelse, hvorved protokollen til 1979-protokollen herom, der blev undertegnet i Århus den 24. juni 1998, godkendes [\\*](#)

### *BESKIKKELSE*

Regionsudvalget: Rådet vedtog afgørelsen om beskikkelse af nyt medlem hertil [\\*](#)

## **Ikke-hemmelige erklæringer vedr. A-dagsordenspunkter (vedlagt bagest):**

Konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande - Protokollen om tungmetaller\*

## **Henvisning til A-dagsordenspunkter vedr. transport behandlet på andre rådsmøder siden det foregående transportministerrådsmøde den 20. december 2000:**

*Rådsmøde landbrug d. 26. februar 2001 (alm. del – bilag 894)*

- Direktivet om organisationer, der udfører inspektion af skibe: Vedtog sin fælles holdning med henblik på vedtagelse af direktivet om organisationer, der udfører inspektion af skibe

- Direktivet om havnestatskontrol med skibe: Vedtog sin fælles holdning med henblik på vedtagelse af direktivet om havnestatskontrol

*Rådsmøde økofin d. 12. marts 2001 (alm. del – bilag 1030)*

- Kodifikation af direktivet om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv: Vedtog den konsoliderede udgave af direktiv 94/58/EF herom

*Rådsmøde landbrug d. 19. marts 2001 (alm. del – bilag 1073)*

- Vejtransitaftaler med Bulgarien og Ungarn: Vedtog to afgørelser om indgåelse af to aftaler herom

**Punkter, som ikke blev behandlet på rådsmødet, herunder evt. mandater (FO) jf. EEU-dagsordenen, 4. udg.:**

- Et fælles europæisk luftrum: Handlingsplan (evt.) (jf. EEU-dagsorden pk. 8)
- Ændring af 78/660/EØF og 83/349/EØF om værdiansættelsesregler for årsregnskab og koncernregnskaber i visse selskaber A-punkt (FO) (jf. EEU-dagsorden pk. 15)
- Forslag til afgørelse om Fællesskabets tilskyndelsesforanstaltninger på beskæftigelsesområdet A-punkt (jf. EEU-dagsorden pk. 16)

Bruxelles, den 21. maj 2001

Med venlig hilsen

Morten Knudsen

Press Release: Luxembourg (04-04-2001) - Press: 131 - Nr: 7587/01

7587/01 (Presse 131)  
(OR. en)

**PRESSEMEDDELELSE**

Vedr.:

2340. samling i Rådet

**- TRANSPORT/TELEKOMMUNIKATION -**

den 4.-5. april 2001 i Luxembourg

Formand: **Björn ROSENGREN**

Kongeriget Sveriges erhvervsminister og  
minister for beskæftigelse og kommunikation

**INDHOLD**

**DELTAGERE [\\*](#)**

## PUNKTER, DER HAR VÆRET DEBATTERET

### TELEKOMMUNIKATION

REVIDEREDE RAMMEBESTEMMELSER FOR ELEKTRONISKE KOMMUNIKATIONSNET OG -TJENESTER [\\*](#)

- Rammedirektivet [\\*](#)

- Direktiv om adgang og samtrafik [\\*](#)

- Direktiv om tilladelser [\\*](#)

DIREKTIV OM FORSYNINGSPLIGT OG BRUGERRETTIGHEDER [\\*](#)

OPRETTELSE AF INTERNETTOPDOMÆNET .EU [\\*](#)

YDERLIGERE ÅBNING AF FÆLLESSKABETS MARKED FOR POSTTJENESTER [\\*](#)

ORGANISERING OG STYRING AF INTERNETTET [\\*](#)

PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN [\\*](#)

### TRANSPORT

#### SØTRANSPORT

- SIKKERHED TIL SØS - ERIKA II-PAKKEN [\\*](#)

#### HORISONTALE TRANSPORTSPØRGSMÅL

- STRATEGI FOR INTEGRATION AF MILJØ OG BÆREDYGTIG UDVIKLING I TRANSPORTPOLITIKKEN - Rådets resolution [\\*](#)

- GALILEO - Rådets resolution [\\*](#)

#### LUFTFART

- MILJØSPØRGSMÅL I ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART (ICAO) - Rådets konklusioner [\\*](#)

- EUROPÆISK LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR (EASA) [\\*](#)

- MONTREAL-KONVENTIONEN OM LUFTFARTSSELSKABERS ERSTATNINGSANSVAR [\\*](#)

#### LANDTRANSPORT

- PLIGT TIL OFFENTLIG TRAFIKBETJENING INDEN FOR PERSONBEFORDRING [\\*](#)

- FORORDNING OM ENSARTET FØRERATTEST (TREDJELANDSFØRERE) [\\*](#)

- DIREKTIV VEDRØRENDE OBLIGATORISK ANVENDELSE AF SIKKERHEDSSELER [\\*](#)

- DEN MAKSIMALE ALKOHOLKONCENTRATION I BLODET (AKB) FOR FØRERE AF MOTORKØRETØJER - Rådets konklusioner [\\*](#)

- DIREKTIV OM BUSSERS STØRSTE TILLADTE LÆNGDE [\\*](#)

- GODSTRANSIT AD VEJ GENNEM ØSTRIG/ØKOPOINTS [\\*](#)

PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN

- LUFTFART [\\*](#)

- KØRSELSFORBUD I WEEKENDEN \*

EVENTUELT

- Uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej \*

- Indvielse af den nye lufthavn i Athen \*

## **PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT**

### *LANDTRANSPORT*

Kontrol med transport af farligt gods ad vej \*

### *EKSTERNE FORBINDELSER*

Malta/Cypern \*

Chile \*

Ungarn og Den Tjekkiske Republik \*

Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien \*

Japan \*

### *RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDE*

Handlingsplan vedrørende narkotika mellem EU og Centralasien \*

Tyrkiet - kontrol med narkotikaprækursorer \*

### *FISKERI*

Tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer \*

Aftale med Rusland \*

Fiskeriaftale med Côte d'Ivoire \*

Fiskeriaftale med Ækvatorialguinea \*

### *MILJØ*

Konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande - Protokollen om tungmetaller\* \*

### *BESKIKKELSE*

Regionsudvalget \*

---

**Yderligere oplysninger: tlf. 02/285 60 83, 02/285 67 00 eller 02/285 68 08.**

## **DELTAGERE**

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

**Belgien:**

Rik DAEMS	Minister for telekommunikation samt for offentlige virksomheder og kapitalinteresser
Isabelle DURANT	Vicepremierminister og minister for mobilitet og transport
<b><u>Danmark:</u></b>	
Birte WEISS	IT- og forskningsminister
Jacob BUKSTI	Trafikminister
Ole STAVAD	Erhvervsminister
Karsten DYBVAD	Statssekretær, Trafikministeriet
<b><u>Tyskland:</u></b>	
Alfred TACKE	Statssekretær, Forbundsministeriet for Økonomi og Teknologi
Henner WITTLING	Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Boligspørgsmål
<b><u>Grækenland:</u></b>	
Christos PAPOUTSIS	Minister for handelsflåden
Christos VERELIS	Trafik- og kommunikationsminister
Constantinos ROVLIAS	Generalsekretær for kommunikation
<b><u>Spanien:</u></b>	
Francisco ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ	Minister for indenlandsk udvikling
Baudilio TOME MUGURUZA	Statssekretær for telekommunikation og informationssamfundet
<b><u>Frankrig:</u></b>	
Jean-Claude GAYSSOT	Minister for infrastruktur, transport og boligspørgsmål
Christian PIERRET	Statssekretær under økonomi-, finans- og industriministeren, med ansvar for industri
<b><u>Irland:</u></b>	
Mary O'ROURKE	Minister for offentlig virksomhed
<b><u>Italien:</u></b>	
Pierluigi BERSANI	Trafik- og søfartsminister
Michele LAURIA	Statssekretær for kommunikation
<b><u>Luxembourg:</u></b>	
François BILTGEN	Arbejdsminister, minister med ansvar for kommunikation
Henri GRETHEN	Trafikminister
<b><u>Nederlandene:</u></b>	
Tineke NETELENBOS	Minister for kommunikation og offentlige arbejder
Monique DE VRIES	Statssekretær for transport, kommunikation og offentlige arbejder
<b><u>Østrig:</u></b>	
Monika FORSTINGER	Forbundsminister for transport, innovation og teknologi
<b><u>Portugal:</u></b>	
Eduardo FERRO RODRIGUES	Minister for infrastruktur
José JUNQUEIRO	Statssekretær for havneadministration
Rui CUNHA	Statssekretær med ansvar for transport
<b><u>Finland:</u></b>	
Olli-Pekka HEINONEN	Trafik- og kommunikationsminister
Juhani KORPELA	Statssekretær for trafik og kommunikation

**Sverige:**

Björn ROSENGREN

Erhvervsminister og minister for beskæftigelse og kommunikation

Birgitta HEIJER

Statssekretær, Erhvervsministeriet

**Det Forenede Kongerige:**

Patricia HEWITT

Viceminister, Handels- og Industriministeriet (minister for mindre virksomheder og elektronisk handel)

Keith HILL

Statssekretær, Ministeriet for Miljø, Transport og Regionerne

\* \* \*

**Kommissionen:**

Loyola DE PALACIO

Næstformand

Erkki LIIKANEN

Medlem

Mario MONTI

Medlem

**TELEKOMMUNIKATION**

**REVIDEREDE RAMMEBESTEMMELSER FOR ELEKTRONISKE KOMMUNIKATIONSNET OG -TJENESTER**

Rådet nåede til politisk enighed om sine fælles holdninger med henblik på vedtagelse af tre direktiver i den reviderede telekommunikationspakke. Efter endelig udformning af teksterne på alle fællesskabsprogene vil de fælles holdninger blive vedtaget formelt i Rådet og sendt til Europa-Parlamentet til andenbehandling i henhold til traktatens bestemmelser om fælles beslutningstagning.

***Rammedirektivet***

(Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester)

Formålet med dette direktiv er at opstille principper for de nationale tilsynsmyndigheders virke og Kommissionens rolle. Det indeholder også bestemmelser om fordeling og allokering af radiofrekvenser og numre samt allokering af anlægsrettigheder.

Det samler endvidere de bestemmelser, som særdirektiverne har til fælles, og som bl.a. fastlægger:

- begrebet "stærk markedsposition" og den procedure for analyse af markedet, som den nationale tilsynsmyndighed skal anvende for at kunne pålægge visse virksomheder specifikke forpligtelser
- de procedurer, der skal følges for at opnå en ensartet anvendelse af de nye rammebestemmelser
- bestemmelser om bilæggelse af tvister mellem virksomheder.

Ifølge den aftale, der blev indgået i dag, skal en virksomhed anses for at have en stærk markedsposition, hvis den enten alene eller i fællesskab med andre indtager en stærk position, dvs. økonomisk står så stærkt, at den har magt til i væsentlig grad at fastlægge sin adfærd uden hensyntagen til konkurrenter, kunder og i sidste ende forbrugere.

Navnlig skal den nationale tilsynsmyndigheder, når de vurderer, om to eller flere virksomheder sammen har en stærk markedsposition, overholde EF-retten og tage nøje hensyn til de "retningslinjer for markedsanalyse og for, hvordan en stærk markedsposition kan vurderes", som Kommissionen har offentliggjort. De kriterier, der skal anvendes ved en sådan vurdering, er fastsat i direktivets bilag II.



Når en virksomhed har en stærk position på et bestemt marked, kan den også anses for at have en stærk position på et nært beslægtet marked i tilfælde, hvor forbindelserne mellem de to markeder tillader, at styrken på det ene marked udnyttes på det andet marked og dermed yderligere styrker virksomhedens markedsposition.

Med hensyn til høring og gennemskuelighed bestemmer direktivforslaget, at en national tilsynsmyndighed, der har til hensigt at træffe foranstaltninger, som har en betydelig indvirkning på markedet, samtidig skal stille udkastet til foranstaltninger til rådighed for Kommissionen og de nationale tilsynsmyndigheder i andre medlemsstater sammen med begrundelsen for det og underrette Kommissionen og andre nationale tilsynsmyndigheder herom. De andre nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen kan kun fremsende bemærkninger til den pågældende nationale tilsynsmyndighed inden for en måned.

Den pågældende nationale tilsynsmyndighed tager i videst mulig udstrækning hensyn til bemærkningerne fra Kommissionen og de andre nationale tilsynsmyndigheder og kan vedtage det udkast, der bliver resultatet, og skal i så fald sende det til Kommissionen.

Kommissionen kan offentliggøre en udførlig udtalelse, som den sender til den pågældende nationale tilsynsmyndighed, hvori den meddeler, hvorfor den ikke finder udkastet til foranstaltning foreneligt med EF-retten. Den nationale tilsynsmyndighed kan vedtage foranstaltningerne, når Kommissionens udførlige udtalelse er offentliggjort, og skal orientere Kommissionen. Når den nationale tilsynsmyndighed ikke følger Kommissionens udtalelse, skal den begrunde dette.

### ***Direktiv om adgang og samtrafik***

(Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om adgang til og samtrafik mellem elektroniske kommunikationsnet og tilhørende faciliteter)

Dette særdirektiv har til formål at privilegere kommercielle forhandlinger mellem parterne for så vidt angår aftaler om adgang og samtrafik, idet der opstilles en fast ramme for indgreb fra den nationale tilsynsmyndigheds side, når dette måtte vise sig nødvendig, f.eks. for at korrigere, når markedsmekanismerne åbenlyst ikke fungerer, som de skal. Direktivet bestemmer, hvilke typer adgangs- og samtrafikforpligtelser der kan pålægges operatører med en stærk markedsposition, og de begrænsede tilfælde, hvor forpligtelserne kan pålægges andre operatører.

### ***Direktiv om tilladelser***

(Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilladelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester)

Det er meningen, at dette direktiv skal erstatte det nuværende direktiv 97/13/EF om generelle og individuelle tilladelser. Det knæsetter princippet om generelle tilladelser undtagen ved allokering af radiofrekvenser og numre og indfører nye begrænsninger for, hvilke betingelser der kan pålægges tjenesteudbydere. Det forenkler procedurerne for opnåelse af tilladelser ved at afskaffe informationskravene og reducere overensstemmelseskontrollens omfang.

Rådet mindede også om Det Europæiske Råds konklusioner fra Stockholm om radiospektrumpolitikken, hvori det hedder: "Kommissionen (vil) sammen med Rådet arbejde hen imod politiske rammer, som støtter tredjegerations mobilkommunikation inden for EU, herunder enighed om et regelsæt for radiospektrumpolitikken samt bredbåndsnet."

## **DIREKTIV OM FORSYNINGSPLIGT OG BRUGERRETTIGHEDER**

Rådet noterede sig de fremskridt, der er gjort med dette forslag, og opfordrede De Faste Repræsentanters Komité til at fortsætte arbejdet med sagen på baggrund af Europa-Parlamentets kommende udtalelse og aflægge rapport til Rådet, således at der kan opnås enighed om en fælles holdning på samlingen den 27.-28. juni.

I dette direktiv samles gældende fællesskabsbestemmelser vedrørende forsyningspligt og brugerrettigheder. Forsyningspligten udvides ikke, men der indføres en procedure for revision af direktivets anvendelsesområde. Endvidere præciseres brugernes rettigheder (f.eks. adgang til telefonistassistance, nummeroplysningstjenester og nummerportabilitet) og de foranstaltninger, der skal holde forsyningspligtyderne skadesløse.

## **OPRETTELSE AF INTERNETTOPDOMÆNET .EU**

Rådet noterede sig, hvor langt man er kommet med forslaget til forordning om internettopdomænet .eu. Rådet bad De Faste Repræsentanters Komité om at fortsætte behandlingen af sagen på baggrund af Europa-Parlamentets kommende udtalelse og aflægge rapport til Rådet, således at forordningsudkastet hurtigt kan vedtages.

## **YDERLIGERE ÅBNING AF FÆLLESSKABETS MARKED FOR POSTTJENESTER**

Rådet noterede sig formandskabets oplysninger om arbejdet med dette spørgsmål. Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til aktivt at fortsætte arbejdet med dette forslag i henhold til det mandat, som Det Europæiske Råd gav i Stockholm, og fremlægge et udkast, således at Rådet kan vedtage sin fælles holdning vedrørende dette direktiv på næste samling den 27.-28. juni.

Direktivforslaget ændrer det gældende direktiv, nemlig direktiv 97/67/EF, på en række nærmere bestemte punkter og fastsætter to yderligere faser i liberaliseringsprocessen for posttjenester.

Kommissionens forslag indeholder bestemmelser om en første fase, der skal være gennemført senest den 1. januar 2003, og som svarer til en yderligere liberalisering på 20% sammenlignet med det nugældende direktiv. Efter forslaget skulle en række nye foranstaltninger, som der skal træffes afgørelse om i 2005, få virkning fra den 1. januar 2007. Hovedelementerne i Kommissionens forslag er følgende: for det første foreslås en række foranstaltninger, der skal finde anvendelse i 2003, nemlig indførelse af nye definitioner, nedsættelse af pris- og vægtgrænserne på eneretsområdet til 50 g og to og en halv gange standardtaksten, samt liberalisering af udgående grænseoverskridende post; for det andet vil der blive fremsat forslag om en yderligere fase i 2004.

## **ORGANISERING OG STYRING AF INTERNETTET**

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om de internationale aspekter af organisering og styring af Internettet.

Oplysningerne var en ajourføring af Kommissionens meddelelse "Internettets organisation og administration - politiske aspekter på internationalt og europæisk plan 1998-2000", der blev forelagt for Rådet i april 2000.

## **PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN**

Under frokosten underrettede kommissionsmedlem Erkki LIIKANEN Rådet om

– fremskridtene med **åbning af adgangen til abonnentnet**, siden forordningen herom trådte i kraft (den 1. januar 2001), og

– Kommissionens planer om et **forslag til en overordnet strategi og en handlingsplan for sikre net i EU**, som forventes at blive drøftet i Rådet (det indre marked, forbrugerpolitik og turisme) den 5. juni 2001.

Rådet noterede sig også oplysningerne fra Erkki LIIKANEN om følgende meddelelser:

– "**eEuropa 2002: Virkninger og indsatsområder**"

– "**Et sikrere informationssamfund: Højnelse af sikkerheden i informationsinfrastrukturerne og bekæmpelse af computerrelateret kriminalitet: eEuropa 2002**"

– "**Indførelse af mobilnet af tredje generation i EU**", hvori der foreslås en række indsatsområder for at løse eventuelle problemer ved overgangen fra anden til tredje generation. De går ud på at forbedre regelgrundlaget, at løse udestående tekniske problemer og at understøtte udviklingen af innovative trådløse applikationer og indholdsudbud samt at sikre en løbende indsats for forskning og teknologiudvikling i hen på EU-plan.

## **TRANSPORT**

### **SØTRANSPORT**

#### ***SIKKERHED TIL SØS - ERIKA II-PAKKEN***

Rådet havde en politisk drøftelse om de tre forslag til retsakter, som Kommissionen fremsatte i december som en yderligere reaktion på bekymringerne vedrørende sikkerhed til søs efter Erikas forlis et år tidligere (ERIKA II-pakken).

Det første forslag vedrører et overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten, som vil bidrage både til at øge sikkerheden til søs, til at forebygge forurening fra skibe og til at lette eftersøgning og redning i tilfælde af et uheld.

Forslaget om oprettelse af en supplerende fond for erstatning for olieforurening vil øge midlerne til erstatning, hvis et større uheld rammer de europæiske kyster.

Det tredje forslag om et europæisk søfartssikkerhedsagentur skal støtte medlemsstaterne og Kommissionen, når de gennemfører og overvåger overholdelsen af EF-lovgivningen og vurderer, om de indførte foranstaltninger er effektive.

Ministrene blev bedt om at give politiske retningslinjer for det videre arbejde ved at besvare spørgsmålene om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt

– at indføre indberetning for samtlige skibe i alle områder,

– at anvende Rådets beslutning i december om at gøre sorte kasser obligatoriske på alle skibe, enten ved at søge at opnå en aftale i IMO efter fælles henvendelse fra medlemsstaterne eller ved sideløbende med forhandlingerne i IMO at indføre EF-regler;

– at forhøje erstatningsgrænserne i den internationale ordning for erstatningsansvar og skadeserstatning, enten under IOPC-ordningen efter fælles henvendelse fra medlemsstaterne eller ved at supplere den internationale ordning med en EU-fond, der lægges oveni, eventuelt som en foreløbig foranstaltning, indtil den gældende IOPC-ordning er tilpasset;

– at oprette et EU-agentur som støtte til medlemsstaterne og Kommissionen for at forbedre søfartssikkerheden og i bekræftende fald hvilke opgaver, agenturet skal have ansvaret for, og hvilken størrelse og struktur det skal have under hensyn til disse opgaver.

Rådet erkendte, at der må gøres en indsats for at forbedre sikkerheden til søs med henblik på at beskytte menneskeliv til søs og havmiljøet.

Rådet bad De Faste Repræsentanters Komité om at fortsætte arbejdet med denne pakke og først og fremmest føre de bredest mulige drøftelser uden at udelukke løsninger på regionalt plan. Dette gælder også fastlæggelsen af fælles holdninger i de spørgsmål, der skal behandles i IMO, og udvidet EU-koordinering i denne forbindelse. Rådet noterede sig også, at der er bred støtte til et europæisk søfartssikkerhedsagentur, og at dets opgaver og organisation skal undersøges nærmere.

Rådet vender tilbage til dette spørgsmål på næste samling den 27.-28. juni på baggrund af det forberedende arbejde i De Faste Repræsentanters Komité.

## **HORISONTALE TRANSPORTSPØRGSMÅL**

### ***STRATEGI FOR INTEGRATION AF MILJØ OG BÆREDYGTIG UDVIKLING I TRANSPORTPOLITIKKEN - Rådets resolution***

"RÅDET,

der henviser til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 2 og 6,

1. MINDER OM det store skridt, der er taget med udviklingen af en strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken, som Rådet traf afgørelse om den 6. oktober 1999 som svar på anmodningen fra Det Europæiske Råd i Cardiff og Wien.
2. BEKRÆFTER, AT DET ER FAST BESLUTTET PÅ at gøre yderligere fremskridt i retning af bæredygtig transport på grundlag af denne strategi.
3. BEKRÆFTER, at medlemsstaterne har behov for at udvikle og gennemføre integrerede strategier på flere områder for økonomisk og social aktivitet med henblik på at fremme bæredygtig transport.
4. MINDER OM de betydelige initiativer, der allerede er taget for at gennemføre strategien i EU's transportpolitikker som skitseret i et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene( 1).
5. ERKENDER, at der er behov for en yderligere indsats for at opnå et bæredygtigt transportsystem, hvorved forstås et system, der
  - gør det muligt at dække enkeltpersoners, virksomheders og samfundets grundlæggende behov for kommunikation og udvikling på en måde, som er sikker, og som tager hensyn til menneskets sundhed og økosystemet og fremmer ligevægten inden for og mellem skiftende generationer;
  - er prismæssigt overkommeligt, fungerer retfærdigt og effektivt, giver mulighed for at vælge mellem forskellige transportformer og støtter en konkurrencedygtig økonomi og fremmer en balanceret regionaludvikling;

- begrænser emissioner og affald inden for rammerne af klodens absorptionsmuligheder, anvender fornyelige ressourcer i et omfang, som svarer til eller ligger under deres reproduktionsniveau, anvender ikke-fornyelige ressourcer i et omfang, som svarer til eller ligger under den hastighed, hvormed der udvikles fornyelige erstatningsressourcer, og begrænser indvirkningen på anvendelsen af jordarealer og frembringelsen af støj til et minimum.

6. GENTAGER sin opfordring til medlemsstaterne og Kommissionen om i videst muligt omfang at fremme ovennævnte mål, også i de relevante fora og internationale organisationer, der beskæftiger sig med transport.

7. UNDERSTREGER, at integration af miljøaspekter og fremskridt i retning af et bæredygtigt transportsystem kan skabe nye erhvervs muligheder, føre til sociale fremskridt, fremme den økonomiske vækst og skabe nye arbejdspladser, uden at den heraf følgende øgede trafik nødvendigvis medfører en stigning i transportens negative virkninger.

8. TILSLUTTER SIG målsætningen om at mindske trafikbelastningen og derved optimere anvendelsen af de enkelte transportformer med henblik på at vende den nuværende uholdbare hovedtendens i udviklingen af fordelingen mellem de forskellige transportformer og således mindst opnå stabilitet i den nuværende fordeling mellem de forskellige transportformer inden for en tiårsperiode, selv med yderligere stigning i trafikken. Denne målsætning vil bane vej for en større andel af mere miljøvenlige transportsystemer og dermed føre til mere sikre, mindre belastede og mere prismæssigt overkommelige transportformer til gavn for borgerne.

9. ER ENIGT OM, at der især skal lægges vægt på de politikker og foranstaltninger, som på afbalanceret vis opfylder kravet om mobilitet, effektivitet og hensyntagen til miljøet, navnlig i form af en mindskelse af emissionerne af drivhusgasser med henblik på at leve op til Kyoto-forpligtelserne, en mindskelse af mængden af partikler og andre skadelige stoffer og en begrænsning af støjproblemerne.

10. ERKENDER, at der er behov for pakker af foranstaltninger og politiske instrumenter, som sigter mod en hurtig og generel indførelse af rene, mere støjfri og energieffektive teknologier og alternative brændselsformer fra fornyelige energikilder på markedet, en genoplivning af den kollektive trafik, en retfærdig og effektiv prisordning, hvori miljøomkostningerne medregnes, en effektiv anvendelse af hele transportsystemet, herunder øget anvendelse af mere miljøvenlige transportmidler og en konsekvent tilpasning af transportinfrastrukturen.

11. ERKENDER, at situationen er forskellig i de forskellige regioner i Fællesskabet. Derfor er der behov for differentierede foranstaltninger, der er tilpasset de enkelte regioner. Rådet er samtidig opmærksomt på behovet for koordinerede aktioner med henblik på at opretholde den fri bevægelighed for personer og varer samt resultaterne af det indre marked.

12. GENTAGER sin opfordring til ansøgerlandene om at følge integrationsprincippet, således som det er under udvikling i Fællesskabet, når de formulerer nationale og lokale strategier i førtiltrædelsesperioden. Ansøgerlandene tilskyndes til at afsætte midler til at opretholde og udvikle deres mere miljøvenlige transportformer såsom jernbaner, indre vandveje samt søtransport og offentlige trafikmidler. Under førtiltrædelsesprocessen vil tildelingen af midler til ansøgerlandene kunne knyttes til udviklingen af sådanne transportformer, hvor det er muligt.

13. OPFORDRER KOMMISSIONEN til at gå videre med følgende opgaver inden næste revision:

- arbejde videre med den mulige anvendelse af vejledende miljømål på lang og mellemlang sigt for transportsektoren på EU-plan under hensyntagen til samspillet med andre sektorer;

- yderligere analysere, hvordan strategien kan gennemføres for at opnå et bæredygtigt transportsystem, som kombinerer høj miljøkvalitet med øget økonomisk vækst, social bæredygtighed og skabelsen af erhvervs muligheder og nye arbejdspladser; analysen bør tage hensyn til udviklingen og indvirkningen af ændringer i transporten i forbindelse med EU's udvidelse;

- arbejde videre med en mulig europæisk strategi, herunder på forsknings- og udviklingsområdet, for hurtig indførelse af alternative brændselsformer fra fornyelige kilder og rene, mere støjfri og energieffektive principper og teknologier i vej- og jernbanetransport og i transport ad indre vandveje, som sigter mod betydelige markedsandele;

- fremme og lette anvendelsen af markedsmekanismer og udvikle moderne tekniske redskaber for afgiftsoprævningsystemer i henhold til en retfærdig og effektiv prisordning, hvori miljøomkostningerne medregnes;

14. NOTERER SIG, at Kommissionen har til hensigt at foreslå regler, som skal sikre, at mekanismen for transport- og miljørapportering (TERM) fortsat fungerer.

15. ER ENIGT OM, at det fortsat regelmæssigt vil tage strategien op til fornyet overvejelse på grundlag af rapporter fra Kommissionen. Den næste revision finder sted under det danske formandskab.

16. ANERKENDER det arbejde, som Den Fælles Ekspertgruppe vedrørende Transport og Miljø har udført, og opfordrer den til fortsat at yde støtte.

17. OPFORDRER DET EUROPÆISKE RÅD TIL

- at anerkende denne resolution om transport og miljø som et vigtigt bidrag til strategien for bæredygtig udvikling;
- at opfordre andre rådssammensætninger til at bidrage til udviklingen af et bæredygtigt transportsystem."

### ***GALILEO - Rådets resolution***

Efter en drøftelse om udbudsprocessen og formandskabets arbejde med dette vigtige teknologiske EU-program vedtog Rådet følgende resolution:

"Rådet for Den Europæiske Union,

der henviser til Kommissionens meddelelse af 22. november 2000( 2) og de hidtil offentliggjorte resultater af definitionsfasen, der blev indledt ved Rådets resolution af 19. juli 1999( 3),

der tager hensyn til, at én af de strategiske fordele ved Galileo er at bidrage til udvikling af en stærkere europæisk samhørighed,

– henviser til konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Köln, Feira, Nice og Stockholm,

– erindrer om sin resolution af 16. november 2000 om den europæiske rumstrategi og om ESA's resolution af 20. december 2000 om ESA's bidrag til Galileo,

– erindrer om, at Galileo er et civilt program under civil kontrol,

– finder det vigtigt, at Europa er uafhængigt på dette område, på baggrund af

- de betydelige perspektiver, der ligger i anvendelse af denne teknologi

- de risici, Europa ville løbe som følge af en lang række offentlige og private aktiviteter afhængighed af systemer, hvor Europa ikke kan udøve nogen form for kontrol,

- de fordele, dette system skal kunne give for så vidt angår redundans, interoperabilitet, komplementaritet og driftsgaranti,

– understreger, at projektet skal udarbejdes på grundlag af en omhyggelig cost-benefitanalyse

– beslutter i princippet at sigte mod at have indført et fuldt ud operativt system senest i 2008.

Rådet er enigt om følgende arrangementer, som omfatter de nødvendige elementer til iværksættelse af Galileo-projektets udviklingsfase som næste skridt:

1. Rådet tilslutter sig, at finansieringen, i overensstemmelse med og på grundlag af Kommissionens meddelelse fra november 2000 fordeles omtrent ligeligt mellem bevillinger fra EU og ESA. Bevillinger på indtil 100 mio. EUR for 2001 vil blive frigjort umiddelbart efter vedtagelsen af denne resolution i overensstemmelse med ordningerne i finansforordningen for transeuropæiske net. I december 2001 træffer Rådet afgørelse om at frigøre de resterende bevillinger på budgettet for transeuropæiske net (dvs. 450 mio. EUR) og træffer samtidig hermed afgørelse om at nedsætte en enhed, der skal have ansvaret for forvaltning af projektet.

2. Der skal på hensigtsmæssige retsgrundlag sikres Fællesskabet og medlemsstaterne effektiv politisk kontrol med Galileo og EGNOS. Kommissionen skal i nært samarbejde med ESA sikre enheden i ledelsen og den finansielle styring af projektet. Der skal i forbindelse med udførelsen heraf tages hensyn til, at også forbrugergrupper, tredjelande og private partnere skal inddrages. Praktiske ordninger bør sikre, at samtlige medlemsstater deltager ligeligt i alle programmets faser, så det får en reel europæisk dimension.

I sidste ende er det nødvendigt, at ovennævnte enhed bliver nedsat med henblik på ledelse, forvaltning og finansiel styring af projektet. Rådet vil skulle analysere fordele og ulemper ved følgende muligheder, uanset om det bliver et fællesforetagende i henhold til traktatens artikel 171, et agentur eller en anden passende løsning, afhængigt af hvad Kommissionen foreslår. Kommissionen forelægger hurtigst muligt og i nært samarbejde med ESA forslag for Rådet om enhedens vedtægter og især dens organisation, forvaltning, personale og finansiering, og Rådet vil skulle træffe afgørelse i december 2001.

Kommissionen etablerer hurtigst muligt i nært samarbejde med ESA en midlertidig forvaltningsstruktur, som skal fungere, indtil den enhed, der skal have ansvaret for projektet, oprettes. Denne midlertidige struktur vil komme til at bestå af repræsentanter for Kommissionen, der skal sørge for den generelle koordination i forbindelse med programmet, og Den Europæiske Rumorganisation, der skal sørge for de tekniske aspekter. Den skal arbejde tæt sammen med medlemss taterne gennem Den Europæiske Rumorganisations Navigation Programme Board og Kommissionens Galileo-Styringsudvalg.

3. Alle faser af programudviklingen skal baseres på en gennemsigtig og forsvarlig økonomisk forvaltning. Det Europæiske Råd har på gentagne møder bekræftet, at det er målet at sikre, at programmet i vid udstrækning finansieres af private midler, senest i konklusionerne fra Stockholm, som fastslår, at den private sektor skal tage udfordringen op med hensyn til deltagelse i og finansiering af projektet via et bindende tilsagn for ibrugtagning sfasen. Da privat deltagelse gennem et offentligt-privat partnerskab er et grundlæggende element for, at Galileo-programmet lykkes, skal den private sektor inddrages i projektets gennemførelse og drift for at styrke forvaltningseffektiviteten og erhvervsmulighederne mest muligt og inddrage private midler ved retfærdig risikodeling.

Rådet opfordrer i den forbindelse Kommissionen til

– senest i juni 2001, i nært samarbejde med ESA, at udarbejde en detaljeret definition, en klar krav-specifikation f.eks. ydeevne svarende mindst til de eksisterende Global Navigation Satellite Systems (GNSS), optimering af interoperabilitet og redundans med andre systemer, ingen "common failure modes", integritet på alle breddegrader, kompatibilitet med eksisterende navigationssystemer, driftskontinuitet i krisesituationer, forenelighed med bestemmelserne for intellektuel ejendomsret

– i nært samarbejde med ESA at udarbejde en klar målbeskrivelse for projektet, samtidig med den igangværende uafhængige konsolidering af cost-benefitanalysen, og forelægge rapport herom for Rådet senest i juni 2001

– snarest muligt at indlede en udbudsprocedure med en oversigt over samtlige projektfaser for at gøre det muligt på længere sigt at udvide den private sektors deltagelse i projektet og således fastlægge, hvilke kommercielle og offentlige tjenester der skal tilbydes af Galileo, ved at specificere de indtægter, de kunne frembringe, og de ledsageforanstaltninger, der er nødvendige herfor. Dette vil også bidrage til at afklare betingelserne for den p sektors engagement på længere sigt. Resultatet af evalueringen af bud skal foreligge i begyndelsen af november 2001 for at danne grundlag for, at Rådet kan træffe en afgørelse inden udgangen af 2001. I denne afgørelse fastsættes endvidere de maksimale fællesskabsmidler, der er til rådighed for ibrugtagnings- og driftsfasen. (4) Med forbehold af denne afgørelse skal den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af Galileo-projektet, træffe de gennemsigtige og ikke-diskriminerende foranstaltninger, der er nødvendige for, at den private sektor indgår en bindende, finansiel forpligtelse, der giver den mulighed for at deltage i ibrugtagningsfasen inden udgangen af 2003. Rådets beslutning om at indlede ibrugtagningsfasen vil, som der har været enighed om på flere møder i Det Europæiske Råd, kræve, at finansieringen i vid udstrækning kommer fra private investeringer; i denne forbindelse noterer Rådet sig, at Kommissionen mener, at der ikke bliver behov for bidrag fra fællesskabsmidler i driftsfasen.

4. Den foreløbige definition af tjenesteydelserne skal godkendes af Rådet i juni 2001 som et væsentligt element i den indledende udbudsproces. Definitionen skal desuden give mulighed for at udvikle partnerskabet mellem den offentlige og den private sektor. Konsolideringen og den endelige udvælgelse vil efter høring af de relevante brugerfora ske for at indkredse de behov, der skal opfyldes, omfang, karakteristika, omkostninger og finansieringsbetingelser. Rådet træffer afgørelse senest med udgangen af 2003 om tjenesteydelsesmuligheder i forbindelse med en afgørelse om at indlede udviklingsfasen, under hensyn til resultatet af den verdensomspændende radiokonference (WRC).

5. Galileos sikkerhed er et væsentligt element i programmet. Den skal ikke blot sikre den nødvendige kontinuitet i tjenesterne på visse anvendelsesområder f.eks. sådanne, der vedrører menneskers sikkerhed, men også tjenester i forbindelse med adgangs begrænsninger, idet myndighederne endog kan beslutte at nægte adgang i krisesituationer. De hertil knyttede spørgsmål vedrørende retligt ansvar skal nøje afklares. En foreløbig fastlæggelse af systemets nødvendige sikkerhedsniveau og omkostningerne herved skal forelægges til behandling i Rådet og vedtages senest ved

udgangen af 2001 under henvisning til udtalelsen fra Galileo-Styringsudvalget (GSC) og Galileo System Security Board (GSSB).

6. Nærmere enkeltheder vedrørende beskyttelse af privatlivets fred og de individuelle frihedsrettigheder mod misbrug i forbindelse med anvendelse af de oplysninger om lokalisering, som hidrører fra systemet, skal præciseres og integreres i den detaljerede definition af projektet.

7. Galileo-systemet vil blive udviklet således, at der sikres ensartede tjenesteydelser på alle EU-medlemsstaters område, også for de nordlige breddegrader, takket være MEO-satellitter. En optimal integration af EGNOS( 5) i Galileo-programmet skal sikres i nært samarbejde med EOIG( 6) efter en tidsplan for overgangen, der løber indtil omkring 2015. Med henblik herpå skal de berørte parter hurtigst muligt forelægge et detaljeret forslag vedrørende de tekniske, driftsmæssige, finansielle og institutionelle aspekter ved denne integration. Galileo og EGNOS skal finansieres særskilt, så længe der er behov for det.

8. Kompatibiliteten og interoperabiliteten mellem Galileo og de andre satellitbaserede radionavigationssystemer (GPS og GLONASS) skal sikres på brugerniveau, således at der takket være redundans kan ydes en bedre og mere stabil service på verdensplan. De drøftelser, der er indledt med USA og Rusland, bør intensiveres med henblik på at nå frem til en tilfredsstillende aftale hurtigst muligt.

9. Rådet tilskynder til, at man under dets politiske kontrol viderefører kontakter med tredjelande, der er interesserede i at bidrage til udviklingen af Galileo.

10. WRC 2003 skal desuden forberedes aktivt for at udmønte resultaterne af WRC 2000, idet der udarbejdes en passende fælles holdning med hensyn til Galileo-spektret.

11. Kommissionen udarbejder årlige rapporter til Rådet om de fremskridt, der gøres med programmet. Der forelægges en første rapport for Rådet i december 2001."

## **LUFTFART**

### ***MILJØSPØRGSMÅL I ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART (ICAO) - Rådets konklusioner***

"RÅDET,

1. som henviser til Kommissionens meddelelse( 7) af 11. december 2000, hvori Kommissionen redegør for, hvilke målsætninger med hensyn til miljøbeskyttelse inden for luftfarten Fællesskabet efter dens opfattelse bør opstille i forbindelse med det 33. møde i ICAO og det forudgående møde i ICAO-Rådet,

2. som henviser til resultaterne af femte møde i ICAO's Udvalg for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP/5) den 8.-17. januar 2001,

3. som minder om, at CAEP retter anbefalinger om nye miljøregler og -standarder til ICAO-Rådet, og at den formelle vedtagelse af tekniske standarder falder ind under ICAO-Rådets kompetenceområde,

4. som forventer, at det ICAO-kollokvium om miljørelaterede aspekter af luftfart, der afholdes den 9.-11. april 2001 for at orientere ikke-CAEP-medlemmer om udviklingen i CAEP, vil blive endnu en vigtig begivenhed i opfølgningen af CAEP/5 som forberedelse til ICAO-mødet,

5. som erkender, at ICAO er det bedst egnede internationale forum til at søge passende løsninger, og at det vil være et afgørende mål for Fællesskabet, at ICAO's politikker for støj og gasemissioner ikke lægger hindringer i vejen for medlemsstaternes og Fællesskabets opfyldelse af miljømæssige behov og forpligtelser,

6. UDTRYKKER TILFREDSHED MED CAEP's anbefaling om en ny støjcertificeringsstandard og procedurer for omcertificering af bestående fly efter denne standard som et vigtigt første skridt,

7. ERKENDER, at undersøgelser foretaget af CAEP har vist, at der er betydelige regionale forskelle i de problemer, der forårsages af flystøj, og understreger, at den nye støjcertificeringsstandard ikke i sig selv vil kunne løse disse problemer i regioner som Europa,

8. NOTERER SIG, at CAEP også har peget på driftsmæssige støjreduktionsprocedurer og fysisk planlægning som to vigtige elementer i en afbalanceret tilgang til støjreduktion, men er klar over, at Fællesskabet allerede i vid udstrækning har udnyttet fordelene herved i de fleste EF-lufthavne med støjproblemer,

9. UNDERSTREGER, at det er villigt til i ICAO at søge at nå frem til en aftale, der giver stater eller regioner med presserende miljøbehov mulighed for at træffe foranstaltninger til at begrænse støjvirkningen og indføre restriktioner i anvendelsen af fly, der kun opfylder kapitel 3-standarden med en lille margin,

– for derved at give mulighed for fortsat luftfartsaktivitet i de mest støjbelastede lufthavne, samtidig med at det erkender, at den disponible lufthavnskapacitet skal udnyttes optimalt, og

– for derved at gøre det lettere at nå frem til en forhandlingsløsning på tvisten på grundlag af artikel 84 i Chicago-konventionen mellem USA og EF-medlemsstaterne som anført i ICAO-Rådets afgørelse af 16. november 2000,

10. BEKRÆFTER PÅ NY, at det er villigt til at tage hensyn til den særlige situation, som luftfartsselskaber i ulande befinder sig i, med henblik på at finde den bedste løsning. Rådet anmoder Kommissionen om at undersøge, hvilke økonomiske, miljø- og konkurrencemæssige følger det vil få, hvis der gives mulighed for regional fleksibilitet i forskellige scenarier, og at aflægge rapport til Rådet,

11. ER ENIGT OM, at det for at sikre tilstrækkelig støjreduktion på mellemlang og lang sigt også er afgørende, at ICAO vedtager en ny langsigtet konstruktionsstandard, der er baseret på reviderede certificeringsprocedurer, som sikrer en mere nøjagtig vurdering af moderne flys kapacitet,

12. UDTRYKKER TILFREDSHED MED CAEP/5's anbefalinger mht. markedsbaserede foranstaltninger til begrænsning eller reduktion af gasemissionerne. UNDERSTREGER, at spørgsmålet om markedsbaserede foranstaltninger bør følges op i ICAO, og at der på 33. møde bør opnås enighed om, at der er behov for politiske initiativer og for yderligere fastlæggelse af praktiske retningslinjer for brugen af frivillige ordninger og gasemissionsafgifter sna rest muligt og for handelen med emissionskvoter i et åbent system som et mål på længere sigt. Forhandlingerne bør føre frem til, at der på ICAO-mødet vedtages en resolution, der gør det lettere for de kontraherende stater at opfylde deres forpligtelser i henhold til Kyoto-protokollen,

13. UNDERSTREGER, at der er behov for yderligere arbejde i ICAO for at identificere emissionsparametre i alle flyvningens faser, og anmoder Kommissionen og medlemsstaterne om at arbejde for vedtagelse i ICAO af strengere standarder for andre emissioner end CO<sub>2</sub> i alle flyvningens faser senest i 2004. Da de fleste nykonstruerede flymotorer allerede opfylder de højeste ICAO-standarder for NO<sub>x</sub>, anmoder Rådet desuden Kommissionen om at aflægge rapport om de potentielle miljø- og økonomiske omkostninger ved at tilskynde til brug af motorer, der opfylder de seneste ICAO-standarder for NO<sub>x</sub> i EU,

14. UNDERSTREGER, at der, for at europæiske interesser kan fremføres mest effektivt, er behov for en fælles og koordineret fremgangsmåde frem til og på 33. ICAO-møde, som Det Europæiske Fællesskab vil deltage i som observatør sammen med medlemsstaterne.

### **EUROPÆISK LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR (EASA)**

Til opfølgning af Rådets konklusioner af 20. december 2000 havde Rådet en politisk debat om visse aspekter af oprettelsen af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

Arbejdet med flere spørgsmål skal fortsættes, og formandskabet forelagde følgende tre spørgsmål for Rådet, således at det kan fastlægge politiske retningslinjer:

– forordningens anvendelsesområde, dvs. om forordningen skal omfatte alle luftfartøjer, der er registreret i medlemsstater, uanset hvor eller af hvem de anvendes, undtagen når der foreligger en aftale om overførsel af overvågningsansvar, eller om den også skal omfatte luftfartøjer, der er registreret i tredjelande, og som anvender EF's luftrum, når de opereres af EF-operatører, og også, og i bekræftende fald i hvilken henseende til sådanne luftfartøjer, når de opereres af operatører fra tredjelande;

– udnævnelsesbeføjelserne, dvs. om den administrerende direktør og medlemmerne af ankenævnene skal udnævnes af agenturets bestyrelse, som Kommissionen foreslår, eller af Rådet;

– målsætningerne og de brede bestemmelser for inspektionerne i medlemsstaterne for at nå målene i forordningen og den relevante tilsvarende retsbeskyttelse, der skal indsættes i forordningen.



Formandskabet sammenfattede debatten således:

– luftfartssikkerhed er et spørgsmål af afgørende betydning;

– der var bred enighed om, at forordningen skal omfatte

= for det første luftfartøjer, der er registreret i medlemsstater, uanset hvor og af hvem de anvendes, undtagen når der foreligger en aftale om overførsel af overvågningsansvar;

= for det andet luftfartøjer, der er registreret i tredjelande, men opereres af EF-luftfartsselskaber i medlemsstaternes luftrum, idet at den navnlig omfatter bestemmelser om midlertidig leasing.

Ekspertgruppen skal fortsætte arbejdet for yderligere at klarlægge situationen vedrørende accept af tredjelandes luftfartøjer i Fællesskabet, hvilket er et spørgsmål, der er underlagt Chicago-konventionen.

– Der var bred tilslutning til, at den administrerende direktør udnævnes af agenturets bestyrelse som foreslået af Kommissionen; med hensyn til udnævnelse af medlemmerne af ankenævnene mente en række delegationer, at det var for tidligt at fastlægge proceduren, som skal behandles nærmere.

– Med hensyn til inspektioner i medlemsstaterne viste debatten, at inspektioner hos medlemsstaternes myndigheder og virksomheder skal medtages i forordningen for at sikre et højt og ensartet niveau for gennemførelsen af sikkerhedskravene. Ekspertgruppen skal udforme bestemmelserne herom således, at der opnås den bedst mulige balance mellem inspektionsbeføjelserne og den nødvendige beskyttelse af de instanser, der inspiceres.

### ***MONTREAL-KONVENTIONEN OM LUFTFARTSSELSKABERS ERSTATNINGSANSVAR***

Rådet vedtog afgørelsen om Fællesskabet indgåelse af Montreal-konventionen og godkendte Rådets konklusioner om ratifikationsprocessen. Det noterede sig også fremskridtsrapporten om gennemførelsesforordningen.

Rådets konklusioner:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

(1) ERINDRER OM konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev undertegnet i Montreal den 28. maj 1999 (Montreal-konventionen), og som skal erstatte konventionen fra 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring samt ændrings- og tillægsinstrumenterne og de supplerende instrumenter hertil (Warszawa-systemet),

(2) UDTRYKKER TILFREDSHED MED Montreal-konventionen og afviklingen af Warszawa-systemet, hvormed der er taget et stort og hastende skridt til fordel for den internationale luftfart i almindelighed og til fremme af flypassagerers rettigheder i særdeleshed,

(3) ØNSKER, at Montreal-konventionen træder i kraft hurtigt og får udbredt international anvendelse, og ser derfor positivt på alle de skridt, som ICAO-medlemsstaterne tager hen imod ratifikation af konventionen,

(4) ER KLAR OVER, at Montreal-konventionen træder i kraft, når den tredvte ratifikation er blevet deponeret,

(5) TAGER I BETRAGTNING, at Fællesskabet og de fleste af dets medlemsstater har undertegnet Montreal-konventionen,

(6) NOTERER SIG, at Kommissionen allerede har forelagt forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen) og til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker,

(7) MENER, at Fællesskabets og dets medlemsstaters ratifikation vil være af betydning for Montreal-konventionens ikrafttræden,

(8) BEKRÆFTER, at Fællesskabet og dets medlemsstater efter dets mening bør deponere deres ratifikationsinstrumenter samtidig på en dato, der skal aftales senere,

(9) ØNSKER det tilrettelagt således, at Montreal-konventionen, når den træder i kraft, får virkning samtidig i hele Fællesskabet,

(10) HENSTILLER, at medlemsstaterne ratificerer Montreal-konventionen, så hurtigt som deres nationale forfatningsmæssige regler gør det muligt, så den samtidige deponering af instrumenterne kan finde sted senest den 31. december 2002,

(11) TILSKYNDER medlemsstaterne til i forbindelse med befordring, der hverken er omfattet af forordning nr. 2027/97 eller af Montreal- eller Warszawa-konventionen, mindst at anvende det samme beskyttelsesniveau for flypassagerer som det, der er fastsat i Montreal-konventionen,

(12) OPFORDRER medlemsstaterne til at aflægge rapport om de fremskridt, der gøres i ratifikationsprocessen."

## **LANDTRANSPORT**

### ***PLIGT TIL OFFENTLIG TRAFIKBETJENING INDEN FOR PERSONBEFORDRING***

Rådet havde en politisk debat om nogle nøglespekter af forslaget til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje.

Der erindres om, at Rådet (transport) i december 2000 havde en orienterende drøftelse om ovennævnte forslag på grundlag af en række udvalgte nøglespørgsmål. Disse spørgsmål vedrørte forbindelsen mellem den foreslåede forordning og "jernbanepakken", behandlingen af integrerede tjenester i forbindelse med den nye ordning, de kompetente myndigheds rolle med hensyn til indgåelse af kontrakter samt de foreslåede ordningers sociale dimension. Rådet pålagde efter disse drøftelser De Faste Repræsentanters Komité at fortsætte behandlingen under hensyn til de betænkeligheder, delegationerne havde givet udtryk for.

Ministrene blev opfordret til at fokusere på

- kvalitetskrav: de offentlige myndigheders ansvar
- konkurrencemekanismer: "lettere" udbudsprocedure
- konkurrencemekanismer: generelle regler og økonomisk kompensation
- udbudsprocedure
- beskyttelse af arbejdstagerne.

Delegationerne var generelt enige om, at de kompetente offentlige myndigheder bør tilsigte at yde en tilstrækkelig offentlig persontrafikbetjening. Nogle af delegationerne mente, at rammerne herfor skal fastlægges af medlemsstaterne selv, i hvert fald i et vist omfang. Nogle delegationer gik ind for, at de kompetente myndigheder skal have pligt til at yde tilstrækkelig betjening. Desuden var der enighed blandt delegationerne om, at det er vigtigt at overholde nogle kvalitetskriterier, når det vurderes, om en offentlig transportpolitik er tilstrækkelig. Et par af disse delegationer ser gerne, at overholdelsen af sådanne kvalitetskriterier gøres obligatorisk.

Alle delegationerne var enige om, at beskyttelse af arbejdstageres grundlæggende rettigheder bør overvejes indgående i forbindelse med forordningen. Det blev dog anført, at man skal finde en balance mellem beskyttelse af arbejdstageres rettigheder og transportoperatørens frihed til at drive sin virksomhed på den mest effektive måde. Flere delegationer kunne tilslutte sig brugen af en "let udbudsprocedure", idet den dog skal gennemføres åbent og uden forskelsbehandling. Der var dog forskellige meninger om denne procedures anvendelsesområde.

Delegationerne var enige om, at en maksimal varighed for kontrakter for offentlig trafikbetjening på fem år som foreslået af Kommissionen i mange tilfælde vil vise sig at være for kort. Mange af disse delegationer mener, at der skal tages hensyn til parametre som investeringer, når kontrakternes varighed fastlægges. Der var ikke enighed om, hvorvidt det skal være muligt at forhandle efter udbuddet. Desuden var der delte meninger om, hvorvidt en virksomhed, der afgiver et tilbud, allerede skal have en gyldig transportoperatørtilladelse.

Med hensyn til økonomisk kompensation for overholdelse af de regler, som myndighederne har fastsat, mente et stort flertal af delegationerne, at grænsen for økonomisk kompensation enten bør være højere end de foreslåede 20% af værdien af operatørens trafiktjenester eller helt bør fjernes. Med hensyn til begrænsning af passagertaksterne mente et flertal, at de kategorier af passagerer, der potentielt kan omfattes, bør være så brede som muligt.

## **FORORDNING OM ENSARTET FØRERATTEST (TREDJELANDSFØRERE)**

Rådet nået til en fælles indstilling vedrørende forslaget til forordning om visse regler for kontrol med førere, som ansættes af transportvirksomheder, der er etableret i Den Europæiske Union, med henblik på at udføre transport inden for Fællesskabet med fællesskabskøretøjer (tredjelandførere). Den fælles indstilling skal ses som en foreløbig enighed i Rådet, idet Europa-Parlamentet endnu ikke har afgivet udtalelse, og den skal danne grundlag for uformelle kontakter med Parlamentet som led i den fælles beslutningsprocedure.

Formålet med forordningsudkastet er at undgå social dumping, når tredjelandførere ansættes i Fællesskabet. Dette sikres ved at udstede en EF-førerattest, som godtgør, at føreren er lovligt beskæftiget efter gældende bestemmelser i værtsmedlemsstaten.

### **DIREKTIV VEDRØRENDE OBLIGATORISK ANVENDELSE AF SIKKERHEDSSELER**

Rådet havde en politisk drøftelse om et forslag til direktiv om ændring af direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. Rådet noterede sig, at der er behov for yderligere indgående drøftelser af dette teknisk komplicerede og følsomme forslag, og pålagde De Faste Repræsentanternes Komite; at fortsætte arbejde med denne sag, således at Rådet, i afventen af Europa-Parlamentets udtalelse, kan tage den op igen og nå frem til en fælles holdning på næste samling den 27.-28. juni.

Dette forslag indeholder navnlig bestemmelser om

- obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler for førere og passagerer i alle køretøjer, der er udstyret med dem;
- obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesanordninger for små børn.

Det forbyder også befordring af børn i en bagudvendende sikkerhedsstol på et sæde med frontairbag i passagersiden, med mindre airbaggen er deaktiveret.

### **DEN MAKSIMALE ALKOHOLKONCENTRATION I BLODET (AKB) FOR FØRERE AF MOTORKØRETØJER - Rådets konklusioner**

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

1. SOM HENVISER TIL Rådets resolution af 26. juni 2000 om større trafiksikkerhed( 8), hvori Rådet mindede om, at vedtagelse af foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden udtrykkeligt er nævnt i traktaten som et mål for den fælles transportpolitik, og hvori det

– understregede, at det er vigtigt at vedtage nogle foranstaltninger på færdselssikkerheds området,

– i relation til problemet med spirituskørsel besluttede, at det er nødvendigt at vedtage en henstilling om spiritus- og promillekørsel, der tilskynder medlemsstaterne til navnlig at overveje at vedtage en øverste grænseværdi på 0,5 mg/ml, dog med mulighed for lavere grænser generelt eller for bestemte kategorier af førere;

2. som NOTERER SIG Kommissionens henstilling af 17. januar 2001 om den maksimale alkoholkoncentration i blodet (AKB) for førere af motorkøretøjer;

3. som ERKENDER, at denne henstilling udgør et nyttigt bidrag til den igangværende debat i medlemsstaterne og til overvejelserne om foranstaltninger, som medlemsstaterne måtte træffe;

4. som NOTERER SIG Kommissionens opfattelse, hvorefter en mere ensartet AKB-grænse i Fællesskabet vil sende et klarere og mere konsekvent signal til førere af motorkøretøjer om, at det er farligt at køre efter at have drukket, og udgøre et tydeligere referencegrundlag for retshåndhævelsen på nationalt plan;

5. som NOTERER SIG, at nogle medlemsstater mener, at spørgsmål vedrørende den maksimale AKB hører under nærhedsprincippet og derfor bør reguleres på nationalt plan;

6. som NOTERER SIG Europa-Parlamentets beslutning af 18. januar 2001 om trafiksikkerhedsprioriteringer i EU, hvori Europa-Parlamentet bekræftede sin støtte til det eksisterende forslag om en maksimal fælles promillegrænse på 0,5 mg/ml, opfordrede medlemsstaterne til at håndhæve promillegrænserne strengere, bekræftede nødvendigheden af bestemmelser om standardisering af alkotest-udstyr og tilkendegav sin støtte til installation af alkoholfølsomme blokeringsanordninger;

7. som PÅPEGER, at alle videnskabelige og statistiske oplysninger i og uden for Fællesskabet klart viser, at alkohols indvirkning på førere af motorkøretøjer er en faktor, som i høj grad er medvirkende til ulykker, navnlig ulykker med dødelig udgang. Den videnskabelige litteratur viser også klart, at køreevnen kan blive nedsat selv ved promillegrænser på under 0,5 mg/ml;

8. som ER ENIGT OM, at det må erkendes, at der i mindst 25% af alle ulykker med dødelig udgang i Fællesskabet, er tale om ulykker, hvor føreren har haft et alkoholindhold i blodet, der oversteg den lovbestemte grænse. Hvert år bliver omkring 6 500 spirituspåvirkede førere dræbt ved sådanne ulykker i Fællesskabet. Desuden bliver yderligere 3 500 førere, der ikke er spirituspåvirkede, og andre trafikanter så ;som fodgængere og cyklister dræbt ved disse ulykker. Det anslås derfor, at 10 000 personer bliver dræbt hvert år på Fællesskabets veje ved ulykker i forbindelse med for høje alkoholpromiller;

9. som NOTERER SIG, at der i nogle medlemsstater via færdselssikkerhedsprogrammer er opnået betydelige resultater på området ved hjælp en række foranstaltninger, der omfatter retsforfølgning og sanktioner, men også rehabilitering, uddannelse af førere samt oplysningskampagner;

10. som ERKENDER, at strengere regler for spritkørsel skal accepteres og støttes af flertallet af befolkningen i en medlemsstat, hvis de skal være effektive og få konkret og varig virkning;

11. som ER ENIGT med Kommissionen i, at køreevnen kan blive nedsat ved en række andre faktorer end alkoholindtagelse såsom træthed, lovlig eller ulovlig brug af lægemidler og narkotika, at disse faktorer ikke udelukker hinanden og kombineret med hinanden kan øge ulykkesrisikoen i langt højere grad end alkoholindtagelse alene. Det mener endvidere, at det antal førere, der kører i narkotika- og/eller lægemiddelpåvirket tilstand, stig er foruroligende. Det er derfor nødvendigt at fortsætte den nødvendige forskning på dette område;

12. som ER KLAR OVER, at kombinationen af alkoholindtagelse og bilkørsel kan være et symptom på et sundhedsproblem og peger på de foranstaltninger, der kan træffes inden for rammerne af et program for Fællesskabets indsats for folkesundheden (2001-2006)( 9);

HAR VEDTAGET FØLGENDE KONKLUSIONER:

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

GIVER UDTRYK FOR SIN TILFREDSHED MED, at de forskellige foranstaltninger, der er nævnt i Kommissionens henstilling, forelægges medlemsstaterne til behandling;

TILSKYNDER medlemsstaterne til omhyggeligt at overveje alle disse foranstaltninger og især til at gøre retshåndhævelsen mere effektiv, for at førerne skal afholde sig fra at indtage alkohol, inden de skal køre, og til at fremlægge data om alle alkoholrelaterede færdselsulykker og om kontrolforanstaltninger, der er gennemført for at afsløre ulovlige alkoholkoncentrationer i blodet på førere, samt koordinere anvendelsen heraf;

OPFORDRER KOMMISSIONEN TIL

– at fortsætte og fremskynde arbejdet med problematikken vedrørende spirituskørsel,

– nøje at overvåge og evaluere virkningerne af henstillingen over en treårig periode, herunder navnlig af henstillingens forslag vedrørende den maksimale lovlige alkoholkoncentration i blodet (AKB),

– at fortsætte sin evaluering af det trafikikkerhedsmæssige problem, der opstår som følge af den øgede brug af narkotika og lægemidler, under særligt hensyn til forbindelsen mellem forbrugets omfang og ulykkesrisikoen, og løbende vurdere den bedste praksis for påvisning af manglende evne til at føre motorkøretøj som følge af brug af lovlig eller ulovlig lægemidler og narkotika,

– at fortsætte arbejdet med harmoniseringen af den grad af præcision, målingerne af udåndingsluftens alkoholindhold skal have,

– at forske videre med henblik på udvikling og evaluering af testapparater, der kan spore narkotika og lægemidler i forbindelse med vejkontrol."

***DIREKTIV OM BUSSERS STØRSTE TILLADTE LÆNGDE***

Rådet nåede til politisk enighed (den danske delegation meddelte, at den vil stemme imod) om sin fælles holdning vedrørende en ændring af direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international

trafik og største tilladte vægt for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet. Efter færdiggørelse af teksten i De Faste Repræsentanternes Komité vil den fælles holdning blive formelt vedtaget og sendt til Europa-Parlamentet til andenbehandling i henhold til den fælles beslutningsprocedure.

Sigtet med direktivudkastet er at harmonisere bussers største tilladte længde og ændre deres kriterier for manøvreduktighed, navnlig med henblik på at sikre fri, effektiv trafik og velfungerende cabotagekørsel inden for persontransport. Ifølge forslaget skal den største tilladte længde ligge på 13,50 m for busser med to aksler, på 15 m for busser med flere end to aksler og på 18,75 m for busser med påhængskøretøj.

### ***GODSTRANSIT AD VEJ GENNEM ØSTRIG/ØKOPOINTS***

Næstformand Loyola DE PALACIO forelagde Rådet en rapport om økopointsystemet for tunge erhvervskøretøjer, der kører i transit gennem Østrig, og et forslag herom.

Rapporten indeholder en videnskabelig undersøgelse, der viser, at målet om at reducere forureningen med 60% inden udgangen af 2000 ikke er nået helt. Kommissionen

– konkluderer derfor, at økopointsystemet bør videreføres i de sidste tre år af overgangsperioden (dvs. indtil den 31.12.2003). Denne videreførelse sker ipso facto under hensyn til den relevante bestemmelse i protokol 9;

– fremsætter et forslag til retsakt, der ophæver 108%-beskyttelsesklauselet, som Kommissionen mener straffer transportvirksomheder, der har gjort en stor indsats for at reducere forureningen.

Rådet noterede sig denne rapport og delegationernes indlæg.

### **PUNKTER, DER BLEV DRØFTET UNDER FROKOSTEN**

#### ***LUFTFART***

Under frokosten gav næstformand Loyola DE PALACIO oplysninger om

- forhandlingerne med USA om det transatlantiske luftfartsområde,
- situationen i luftfartsindustrien og sammenslutninger mellem luftfartsselskaber,
- kontakter med formanden for ICAO-Rådet, Dr. KOTAITE.

#### ***KØRSELSFORBUD I WEEKENDEN***

Rådet havde en generel udveksling af synspunkter vedrørende forslaget til direktiv om kørselsforbud i weekenden (et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastbiler i international transport på bestemte vejstrækninger), som delegationerne har forskellige meninger om.

I øjeblikket anvender seks af de femten medlemsstater (Østrig, Frankrig, Tyskland, Italien, Luxembourg og Spanien) kørselsrestriktioner i henhold til deres nationale lovgivning. Lastbiler må ikke køre på deres område på visse weekenddage og helligdage, men kørselsforbuddets start og varighed, helligdage, undtagelser, og definitionen af begrebet lastbil i international transport varierer fra den ene medlemsstat til den anden.

### **EVENTUELT**

#### ***Uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej***

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om det forslag, hvorved der skal indføres obligatorisk grund-, og efter- og videreuddannelse for chauffører. Rådet pålagde De Faste Repræsentanternes Komité at fortsætte arbejdet med henblik på at opnå konkrete resultater på samlingen i Rådet den 27.-28. juni.

#### ***Indvielse af den nye lufthavn i Athen***

Den græske delegation underrettede Rådet om indvielsen af den nye lufthavn i Athen. Bagefter var der en audiovisuel præsentation af lufthavnen.

### **PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT**

(Asterisk ved afgørelserne angiver, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets mødeprotokol; erklæringerne kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten).

## **LANDTRANSPORT**

### **Kontrol med transport af farligt gods ad vej**

Rådet vedtog et direktiv om ændring af direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej.

Forslaget tager sigte på

– at tage hensyn til de seneste tilpasninger til den videnskabelige og tekniske udvikling i Rådets direktiv 94/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej,

– at fastsætte en procedure, som er identisk med den, der allerede er fastlagt i nævnte direktiv, for at Udvalget for Transport af Farligt Gods kan gennemføre tilpasninger til den videnskabelige og tekniske udvikling i begge direktiver samtidig.

## **EKSTERNE FORBINDELSER**

### **Malta/Cypern**

Rådet godkendte henstillinger med henblik på en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om bilaterale handelsindrømmelser for fisk og fiskerivarer inden for rammerne af de gældende associeringsaftaler.

### **Chile**

Rådet vedtog en afgørelse om indgåelse af aftalen i form af brevveksling mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Chile om tilføjelse til rammeaftalen om samarbejde mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Republikken Chile på den anden side af en protokol om gensidig bistand mellem administrative toldmyndigheder i toldspørgsmål.

### **Ungarn og Den Tjekkiske Republik**

Rådet vedtog afgørelser om indgåelse af tillægsprotokoller til Europaaftalerne om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og hhv. Republikken Ungarn og Den Tjekkiske Republik på den anden side om overensstemmelsesvurdering og godkendelse af industrivarer.

Disse protokoller omhandler:

gensidig accept af industriprodukter, som opfylder betingelserne for lovlig markedsføring hos en af parterne

gensidig anerkendelse af resultaterne af overensstemmelsesvurdering af industriprodukter, der er underlagt den fællesskabslovgivning og tilsvarende nationale ungarske og tjekkiske lovgivning.

Der erindres om, at Kommissionen har forhandlet disse protokoller på basis af forhandlingsdirektiver udstedt af Rådet den 21. september 1992 og den afgørelse, Rådet traf i juni 1997 om retningslinjer til Kommissionen for forhandling om aftaler med visse central- og østeuropæiske lande om overensstemmelsesvurdering.

### **Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien**

Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af stabiliserings- og associeringsaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien.

Udkastet til stabiliserings- og associeringsaftale med Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien blev paraferet af forhandlingsparterne den 24. november 2000 på topmødet i Zagreb og skal undertegnes i Luxembourg den 9. april 2001.

## **Japan**

Rådet vedtog en afgørelse om undertegnelse af en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Japan om gensidig anerkendelse (se pressemeddelelsen i dok. 7588/01 - Presse 132).

## **RETLIGE OG INDRE ANLIGGENDER**

### **Handlingsplan vedrørende narkotika mellem EU og Centralasien**

Rådet godkendte en handlingsplan vedrørende narkotika mellem EU og de fire centralasiatiske stater Kasakhstan, Kirgisistan, Tadsjikistan og Usbekistan. I handlingsplanen erkendes det, at der er behov for et samlet EU-initiativ på narkotikaområdet som anført på Det Europæiske Råds møder i Dublin og Wien, hvorfor der skal udarbejdes en struktur mellem Den Europæiske Union og de fire nævnte centralasiatiske stater med henblik på at tackle narkotikaproblemet mere effektivt.

Samarbejdet skal baseres på følgende elementer:

- partnerskabs- og samarbejdsaftaler mellem Den Europæiske Union og en række stater i Centralasien;
- overensstemmelse med folkeretten, menneskerettighederne og de grundlæggende frihedsrettigheder;
- en integreret og afbalanceret strategi baseret på partnerskab;
- de principper, der blev vedtaget på den særlige samling om narkotika under De Forenede Nationers Generalforsamling i juni 1998, herunder fælles ansvar;
- europæisk støtte til centralasiatiske stater, så de kan opfylde de forpligtelser, de har påtaget sig i forbindelse med narkotikabekæmpelse;
- retningslinjerne i Den Europæiske Unions narkotikastrategi for 2000-2004 og den efterfølgende handlingsplan.

I denne forbindelse kan særlige aktiviteter inden for rammerne af denne handlingsplan være:

- støtte til aktiviteter, der sigter mod efterspørgselsreduktion og er rettet mod højrisikogrupper i befolkningen;
- støtte til engagerede og professionelle civile organisationer, der udfører aktiviteter på disse områder og bedømmes efter nationalt og internationalt anerkendte kriterier; samt fremme af tættere relationer mellem europæiske og centralasiatiske ngo'er og andre organisationer, der arbejder inden for forebyggelse, behandling og rehabilitering;
- udveksling af oplysninger om indikatorer for brug og misbrug af narkotika samt narkotikas indvirkning på folkesundheden og samfundet.

### **Tyrkiet - kontrol med narkotikaprækursorer**

Rådet vedtog en afgørelse vedrørende forhandling om indgåelse af en aftale med Tyrkiet om kontrol med narkotikaprækursorer.

## **FISKERI**

### **Tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer**

Rådet vedtog en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 850/98 fra marts 1998 om bevarelse af fiskeressourcerne gennem tekniske foranstaltninger til beskyttelse af unge marine organismer. Forordningen sigter mod at præcisere og korrigere forordning (EF) nr. 850/98 og indeholder tretten specifikke ændringer.

## **Aftale med Rusland**

Rådet vedtog afgørelsen om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om en fiskerisamarbejdsaftale med Den Russiske Føderation.

## **Fiskeriaftale med Côte d'Ivoire**

Rådet vedtog forordningen om indgåelse af protokollen om fastsættelse af de fiskerimuligheder og den finansielle modydelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Côte d'Ivoire om fiskeri ud for Côte d'Ivoire, for perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2003.

## **Fiskeriaftale med Ækvatorialguinea**

Rådet vedtog forordningen om indgåelse af en protokol om fastsættelse af de fiskerimuligheder og den finansielle modydelse, der er omhandlet i aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og regeringen for Republikken Ækvatorialguinea om fiskeri ud for Ækvatorialguineas kyster, for perioden 1. juli 2000 til 30. juni 2001.

## **MILJØ**

### **Konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande - Protokollen om tungmetaller\***

Rådet vedtog en afgørelse, hvorved protokollen til 1979-protokollen om tungmetaller til konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande, der blev undertegnet i Århus den 24. juni 1998, godkendes på Det Europæiske Fællesskabs vegne. Protokollen findes som bilag til afgørelsen.

Protokollen tager sigte på at begrænse tungmetalemissioner, der er forårsaget af menneskers aktiviteter, som kan transporteres i luften over store afstande på tværs af grænserne, og som kan få alvorlige negative virkninger for menneskers sundhed eller miljøet. Ifølge protokollen skal de samlede årlige emissioner til atmosfæren af cadmium, bly og kviksølv begrænses, og der skal anvendes foranstaltninger til produktkontrol.

## **BESKIKKELSE**

### **Regionsudvalget**

Rådet vedtog afgørelsen om beskikkelse af Hans NIESSL som medlem af Regionsudvalget som efterfølger for Karl STIX for den resterende del af dennes mandatperiode, dvs. indtil den 25. januar 2002.

Fodnoter:

( 1) Dok. 7511/01 TRANS 53 ENER 41 ENV 154 ("*Integrating Environment and Sustainable Development into Energy and Transport policies: Review Report 2001 and Implementation of the Strategies*").

( 2) Dok. 14304/00 AVIATION 48.

( 3) EFT C 221 af 3.8.99, s. 1.

( 4) Medlemsstaterne skal ikke være forpligtet til at bidrage med yderligere nationale midler.

( 5) EGNOS: European Geostationary Navigation Overlay System.

( 6) EOIG: EGNOS Operators and Infrastructure Group.



( 7) Dok. 14701/00 AVIATION 63.

( 8) EFT C 218 af 31.7.2000, s. 1.

( 9) Dok. 8756/00 SAN 47 CODEC 469 [KOM(2000) 285 endelig].

**RÅDET FOR  
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 1. marts 2001 (02.03)**

**(OR. en)**

**Interinstitutionel sag:**

**6500/01**

**2000/0082 (CNS)**

**ADD 1**

**LIMITE**

**ENV 86**

**ADDENDUM til I/A-PUNKTS-NOTE**

fra:	Rådets Generalsekretariat
til:	Coreper/Rådet
Vedr.:	Vedtagelse af Rådets afgørelse om godkendelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af tungmetalprotokollen til 1979-konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande

**Erklæring til Rådets protokol**

"Kommissionen anser det korrekte retsgrundlag for at være det, der er nævnt i dens forslag, nemlig artikel 174, stk. 4, og artikel 300, stk. 2, første punktum, og stk. 3, første afsnit."