

12845/03 (Presse 280)

(OR. en)

2531. samling i Rådet

- TRANSPORT, TELEKOMMUNIKATION OG ENERGI -

den 9. oktober 2003 i Luxembourg

Formand: **Pietro LUNARDI**,
Den Italienske Republiks Minister for
infrastruktur og transport

Internet: <http://ue.eu.int/>
E-mail: press.office@consilium.eu.int

Yderligere oplysninger: tlf. 32 2 285 62 19 – 32 2 285 63 19
12845/03 (Presse 280)

INDHOLD¹

DELTAGERE.....	4
PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
SØTRANSPORT.....	6
SIKRING AF SKIBE OG HAVNEINSTALLATIONER.....	6
FORURENING FRA SKIBE OG SANKTIONER FOR ULOVLIG FORURENING.....	8
INTERMODALE SPØRGSMÅL.....	10
DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET (TRANSEUROPEISKE NET) - <i>Offentlig</i> <i>forhandling</i>	10
LUFTFART	12
LUFTFARTSAFTALER MELLEML MEDLEMSSTATERNE OG TREDJELANDE.....	12
FORHANDLINGER MED USA.....	13
STØTTE OG ILLOYAL PRISKONKURRENCE.....	14
FORSIKRINGSKRAV TIL LUFTFARTSSELSKABER OG LUFTFARTØJS- OPERATØRER - <i>Offentlig forhandling</i>	15
LANDTRANSPORT.....	16
SIKKERHEDSKRAV FOR TUNNELLER.....	16
TARIFORDNING FOR BRUG AF VEJINFRASTRUKTUR - <i>Offentlig forhandling</i>	17
EVENTUELT	18
– GALILEO.....	18
– INDLANDSSKIBSFART	18

¹

- Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførselstegn.
- Dokumenter med en dokumentreference er tilgængelige på Rådets internetsted <http://ue.eu.int>.
- Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets mødeprotokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten.

PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT*SØTRANSPORT*

- Uddannelse af søfarende*.....I

MILJØ

- Måling af N1-køretøjers CO2-emissioner og brændstofforbrug.....I

LANDBRUG

- Fødevarer*.....II

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Bert ANCIAUX

Minister for social økonomi og mobilitet

Danmark:

Flemming HANSEN

Jeppe TRASHOLM

Trafikminister samt minister for nordisk samarbejde
Statssekretær**Tyskland:**

Manfred STOLPE

Forbundsminister for transport, byggeri og boligspørgsmål

Grækenland:

Christos VERELIS

Georgis PASCHALIDIS

Trafik- og kommunikationsminister
Minister for handelsflåden**Spanien:**

Adolfo MENENDEZ

Statssekretær for transport

Frankrig:

Gilles de ROBIEN

Minister for infrastruktur, transport, boligspørgsmål, turisme og
havspørgsmål**Irland:**

Jim McDAID

Viceminister, Trafikministeriet, med særligt ansvar for vejtrafik,
herunder vejtransport**Italien:**

Pietro LUNARDI

Guido VICECONTE

Minister for infrastruktur og transport
Statssekretær for infrastruktur og transport**Luxembourg:**

Henri GRETHEN

Økonomi- og trafikminister

Nederlandene:

Karla PEIJS

Minister for transport og vandforvaltning

Østrig:

Herbert GORBACH

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Portugal:

António CARMONA RODRIGUES

Minister for offentlige arbejder, transport og boligspørgsmål

Finland:

Kare HALONEN

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Jonas BJELVFENSTAM

Statssekretær, Ministeriet for Industri, Beskæftigelse og
Kommunikation**Det Forenede Kongerige:**

David JAMIESON

Statssekretær, Transportministeriet

* * *

Kommissionen:

Loyola DE PALACIO

Næstformand

Regeringerne for de tiltrædende stater var repræsenteret som følger:

Den Tjekkiske Republik:

Milan SIMONOVSKÝ

Transportminister

Estland:

Meelis ATONEN

Minister for økonomi og kommunikation

Cypern:

Kyriakos KAZAMIAS

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Roberts ZILE

Minister for transport og telekommunikation

Litauen:

Zimantas BALČYTIS

Transportminister

Ungarn:

Zoltán KAZATSAY

Vicestatssekretær

Malta:

Censu GALEA

Minister for transport og kommunikation

Polen:

Marek POL

Vicepremierminister, Ministeriet for Infrastruktur

Slovakiet:

Pavol PROKOPOVIČ

Transportminister

Slovenien:

Jakob PRESEČNIK

Transportminister

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

SØTRANSPORT

SIKRING AF SKIBE OG HAVNEINSTALLATIONER

Rådet nåede i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandling frem til en generel indstilling til forslaget til forordning om bedre sikring af skibe og havne/grænseområder

Rådet anmodede formandskabet om at kontakte Europa-Parlamentet med henblik på at nå til enighed under førstebehandlingen i forbindelse med den fælles beslutningsprocedure, således at dette lovgivningsforslag hurtigt kan vedtages.

Den generelle indstilling indebærer især,

- ◆ at medlemsstaterne med hensyn til international søtransport fuldt ud skal anvende de sikkerhedsforanstaltninger, der blev opnået enighed om på mødet i IMO i december 2002. Visse foranstaltninger under del B i den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-kode), som hidtil var frivillige på IMO-plan, blev gjort obligatoriske i EU's lovgivning.
- ◆ at der med hensyn til *indenlandsk søtransport* blev opnået enighed om at anvende de samme sikkerhedsforanstaltninger, der er vedtaget i Den Internationale Søfartsorganisation, på passagerskibe i klasse A², der indgår i indenlandsk søtransport. For så vidt angår andre kategorier af skibe, som sejler i indenlandsk fart, blev det besluttet, at medlemsstaterne skal foretage en vurdering af den sikkerhedsmæssige risiko, således at de kan klarlægge, i hvilket omfang der anvendes sikkerhedsforanstaltninger, uden at det generelle sikkerhedsniveau bringes i fare.

Formålet med dette udkast til forordning er at få indarbejdet de maritime sikkerhedsforanstaltninger i EU's lovgivning, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog i december 2002 for at forebygge terrorhandlinger mod skibe. Den dato, der blev opnået enighed om i IMO til gennemførelse af disse foranstaltninger, blev fastsat til den 1. juli 2004.

² I henhold til Rådets direktiv 98/18/EF er et skib i klasse A et passagerskib i indenrigsfart, hvorunder det er mere end 20 sømil fra kystlinjen eller i havområder, hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m er større end 10%.

I henhold til dette udkast til forordning vil internationale sikkerhedsforanstaltninger blive gennemført i EU's lovgivning på harmoniseret måde og på lige vilkår i hele Fællesskabet.

Efter de terrorhandlinger, der blev begået i New York og Washington den 11. september 2001, henviste USA's regering maritime sikkerhedsspørgsmål til internationale fora, i dette tilfælde Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

I december 2002 blev der på IMO's diplomatiske konference vedrørende søfartssikkerhed vedtaget en række foranstaltninger med henblik på øget søfartssikkerhed om bord på skibe og på skibs/havnegrænseområder. Disse foranstaltninger består i et nyt kapitel XI-2 i Solas-konventionen og den nye internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-kode).

FORURENING FRA SKIBE OG SANKTIONER FOR ULOVLIG FORURENING

Rådet havde en orienterende debat om forslaget til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for forurening af havmiljøet.

Formandskabet konkluderede,

- at alle delegationerne støttede formålet med Kommissionens forslag om at integrere internationale regler om forurening fra skibe i EU's lovgivning gennem et direktiv og at vedtage en retsakt, som er så afskrækkende som mulig,
- at delegationerne gav udtryk for betænkelighed med hensyn til, om det er korrekt at anvende et fællesskabsinstrument, hvori der specifikt er nævnt strafferetlige sanktioner. Det blev anset for mere relevant at behandle de kriminelle aspekter i en rammeafgørelse, der er baseret på den tredje søjle i traktaten om Den Europæiske Union,
- at der også blev ytret tvivl om mulighederne for at gennemføre direktivet, hvis det går længere end bestemmelserne i Marpol³, f.eks. for skibe, der fører et tredjelands flag og som ikke anløber en medlemsstats havn,
- at princippet om også at kunne træffe foranstaltninger over for skibe under et tredjelands flag blev imidlertid klart fastslået, især hvis skader ved forurening når medlemsstaternes kyster eller territorialfarvande,
- at de fleste delegationer gik ind for princippet om et forbud for at sikre pengebøder i forbindelse med ulovlig forurening, således som det reelt allerede er tilfældet i flere medlemsstater.

³ Marpol 73/78 er den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (1973) og dens 1978-protokol som ændret.

Rådet pålagde De Faste Repræsentanters Komité at viderebehandle forslaget med henblik på at nå til enighed på samlingen i december under hensyntagen til det mål, Det Europæiske Råd henviste til i marts 2003.

Formålet med direktivet er at omsætte Marpol-konventionens internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret samt fastlægge harmoniserede regler for deres håndhævelse. Det udvider også foranstaltningerne til at omfatte de overtrædelser, der finder sted i åbent hav, i overensstemmelse med bestemmelserne i FN's havretskonvention (UNCLOS).

Forslaget imødekommer anmodningen fra Det Europæiske Råd den 13. december 2002 i København, efter olietankskibet Prestiges forlis, om, at der træffes yderligere specifikke foranstaltninger vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner i tilfælde af forurening fra skibe. På samlingen den 5.-6. december 2000 hilste Rådet (transport, telekommunikation og energi) det velkommen, at Kommissionen vil forelægge et forslag for at sikre, at enhver, der forårsager eller medvirker til en forureningsulykke ved udvisning af grov uagtsomhed, idømmes passende sanktioner.

Det Europæiske Råd den 20.-21. marts 2003 i Bruxelles gik videre i sagen ved at opfordre til "at der inden udgangen af 2003 på grundlag af Kommissionens nyligt fremsatte forslag vedtages en ordning med sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, på det relevante retsgrundlag over for havforurening".

INTERMODALE SPØRGSMÅL

DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET (TRANSEUROPEISKE NET) - Offentlig forhandling

Rådet noterede sig næstformand Loyola De Palacios forelæggelse af et udkast til beslutning om tilpasning af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (transeuropæiske net) til dimensionerne i en udvidet Europæiske Union.

Delegationerne gav udtryk for foreløbige synspunkter om forslaget under den efterfølgende offentlige debat. Delegationerne hilste enstemmigt forslaget velkommen som et vigtigt bidrag til at sikre sammenhængen i den udvidede Union og til yderligere at udvikle det indre markeds konkurrenceevne. Blandt de vigtigste spørgsmål, som blev understreget af ministrene, var betydningen af at fremme intermodalitet, forstærket samarbejde mellem de medlemsstater, der er involveret i grænseoverskridende og transnationale projekter, samt udviklingen af forbindelser med naboregioner uden for Unionen.

Rådet pålagde De Faste Repræsentanters Komité at påbegynde arbejdet straks, når den har modtaget Kommissionens forslag, således at Rådet kan træffe politisk afgørelse så snart som muligt.

Kommissionens forslag bygger på forslaget om ændring af 1996-retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, som Kommissionen fremlagde i oktober 2001, og tager hensyn til henstillingerne i rapporten fra gruppen på højt plan, som havde tidligere kommissær for transport, Karel Van Miert, som formand. Som for de eksisterende retningslinjer indeholder det nye forslag en liste over prioriterede projekter, hvori de projekter, som blev vedtaget af Det Europæiske Råd i Essen i 1994, er indarbejdet og tilføjet.

De nye elementer i forslaget omfatter bl.a.:

- begrebet "motorveje til søs";
- indførelse af begrebet "projekter af europæisk interesse" med en prioriteret behandling for så vidt angår procedurer for finansiering og tilladelse;
- oprettelsen af en ny koordineringsmekanisme på fællesskabsplan, der især skal gøre det operative og finansielle samarbejdet lettere mellem de medlemsstater, der er berørt af det samme grænseoverskridende projekt;
- forlængelse af fristen for indgåelse af projekter til 2020 og udvidelse af det geografiske anvendelsesområde for det transeuropæiske net til at omfatte de nye medlemsstater.

Omkostningerne i forbindelse med de prioriterede projekter, der indgår i forslaget, anslås til ca. 220 mia. EUR frem til år 2020.

Forslaget om ændring af retningslinjerne for de transeuropæiske net hænger nøje sammen med et parallelt forslag om finansiell støtte til udviklingen af nettet, som er udarbejdet med henblik på at forhøje Fællesskabets bidrag til specificerede projekter op til 30%, samtidig med at der foreslås en række nye finansieringsmekanismer, herunder hvorledes større deltagelse fra den private sektor kan tiltrækkes.

LUFTFART

LUFTFARTSAFTALER MELLEM MEDLEMSSTATERNE OG TREDJELANDE

Rådet nåede til politisk enighed om udkastet til forordning om fællesskabsregler for forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem tredjelande og medlemsstater. Teksten vil efter endelig udformning blive vedtaget som Rådets fælles holdning til forordningen på en kommende samling og forelagt Europa-Parlamentet i overensstemmelse med den fælles beslutningsprocedure.

Den tekst, der er opnået enighed om, tager i vid udstrækning hensyn til Europa-Parlamentets indvendinger, således som de kom til udtryk i førstebehandlingsudtalelsen.

For at sikre en passende fællesskabsramme for medlemsstaternes aktiviteter er det i forordningen fastsat:

- ◆ at inden forhandlingerne indledes, skal den berørte medlemsstat orientere Kommissionen om sine planer og stille relevant dokumentation til rådighed. Kommissionen vil orientere de øvrige medlemsstater.
- ◆ at medlemsstaten inden aftalens undertegnelse skal give Kommissionen meddelelse om resultatet af forhandlingerne. Såfremt der i aftalen ikke er indarbejdet standardklausuler, der er opnået enighed om mellem medlemsstaterne og Kommissionen, kan medlemsstaten imidlertid bemyndiges til at indgå aftalen, hvis Kommissionen bistået af et rådgivende udvalg af medlemsstater fastslår, at den ikke er i strid med målsætningen for Fællesskabets transportpolitik. Aftalen kan midlertidigt træde i kraft, indtil resultatet af denne fællesskabsprocedure foreligger.
- ◆ at medlemsstaterne efter udkastet til forordning også kan føre sideløbende forhandlinger med tredjelande, indtil forhandlingerne på fællesskabsplan er afsluttet, med forbehold af visse betingelser.
- ◆ at medlemsstaterne skal sikre, at trafikrettigheder fordeles blandt de berørte EF-luftfartsselskaber på grundlag af en ikke-diskriminerende og gennemskuelig procedure.

FORHANDLINGER MED USA

Rådet fik en kort redegørelse af næstformand Loyola de Palacio på Kommissionens vegne om første runde af de formelle forhandlinger med USA på luftfartsområdet, der fandt sted den 1. og 2. oktober i New York.

Den 5. juni 2003 vedtog Rådet (transport) en afgørelse om et mandat til Kommissionen om at indlede forhandlingerne med USA på vegne af Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater med henblik på at nå frem til en aftale på luftfartsområdet ("åbent luftfartsområde"). Kommissionen fører forhandlingerne i samråd med et særligt udvalg, der er nedsat af Rådet.

STØTTE OG ILLOYAL PRISKONKURRENCE

Rådet nåede til politisk enighed om udkastet til forordning om beskyttelse af den europæiske industri mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelser fra foretagere fra tredjelande. Efter endelig udformning vil teksten blive vedtaget som Rådets fælles holdning til forordningen på en kommende samling. Den fælles holdning vil derefter blive fremsendt til Europa-Parlamentet som led i den fælles beslutningsprocedure.

Ifølge den tekst, der er opnået enighed om i Rådet, skal Kommissionen vedtage beskyttelsesforanstaltninger, på betingelse af:

- a) at det er muligt at godtgøre, at der foreligger subsidier og illoyal priskonkurrence og at Fællesskabets luftfartsbranche påføres skade i den forbindelse, og
- b) at der er en fællesskabsinteresse i at anmode om intervention. Der vil i forbindelse med vurderingen af fællesskabsinteressen blive set på foranstaltningernes indvirkning på alle de forskellige interesser, f.eks. afvejning af mulige konsekvenser for forbrugerne eller andre berørte parter mod fordele for Fællesskabets luftfartsbranche.

I udkastet til forordning fastlægges den procedure, der skal følges i forbindelse med indsigelse, undersøgelse, midlertidige foranstaltninger, afslutning af proceduren uden indførelse af foranstaltninger og pålæggelse af endelige foranstaltninger. Luftfartsaftaler med tredjelande, som kan anvendes til at løse problemer på de områder, der er omfattet af denne tekst, vil få fortrinsstilling.

Kommissionens forslag, der blev vedtaget den 12. marts 2002, skal ses på baggrund af de vanskeligheder, den internationale luftfartssektor har stået over for i den senere tid efter terrorangrebene den 11. september 2001 og den globale økonomiske afmatning.

Efter Kommissionens opfattelse kan visse tredjelandsselskabers økonomiske støtte eller "skjulte subsidier" til deres selskaber have bidraget til en situation, hvor EF's luftfartsselskaber meget vel ikke længere vil kunne konkurrere internationalt på lige fod. Som svar på dette har Kommissionen fremlagt et forslag baseret på en metode, der blev introduceret i søfartssektoren i 1986, og som i vid udstrækning anvendes i varehandelen, for at gøre det muligt at træffe specifikke foranstaltninger mod tredjelandsselskaber på individuel basis.

**FORSIKRINGSKRAV TIL LUFTFARTSSELSKABER OG LUFTFARTØJS-
OPERATØRER - Offentlig forhandling**

Rådet nåede til politisk enighed om udkast til forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstat i Den Europæiske Union. Efter endelig udformning vil teksten blive vedtaget som Rådets fælles holdning til denne forordning på en kommende samling. Den fælles holdning vil derefter blive fremsendt til Europa-Parlamentet som led i den fælles beslutningsprocedure.

Med dette forslag indarbejdes forskellige regler, der er fastsat i internationale konventioner, i bindende EF-ret, ligesom krav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører om forsikringsdækning for passagerer, bagage, gods og tredjepart harmoniseres inden for Fællesskabet. Disse forsikringskrav berører ikke reglerne om erstatningsansvar, som de fremgår af internationale konventioner, EF-ret og national ret. Der er tale om minimumskrav. Medlemsstaterne kan fastsætte strengere regler, f.eks. med hensyn til størrelsen af den obligatoriske forsikringsdækning for passagerer.

Luftfartsselskaber har traditionelt været godt dækket mod tab af deres fly og mod erstatningsansvar over for passagerer og tredjepart. Terrorangrebene i USA den 11. september 2001 afslørede luftfartssektorens sårbarhed med tab, der overstiger alle hidtidige rationelle skøn. Nogle dage efter begivenhederne meddelte forsikringsselskaber, at de tilbagekaldte eller drastisk reducerede ansvarsdækningen for risici som følge af krig og terrorisme. Dette førte til alvorlig tvivl om den lovgivningsmæssige situation for luftfartsselskaber, som ikke kunne opvise tilstrækkelig forsikringsdækning.

På baggrund af dette markedssvigt greb medlemsstaterne ind og sikrede visse forsikringsrisici. På den uformelle samling i Rådet (økofin) den 22. september 2001 blev der fastlagt retningslinjer for sådanne nationale garantiordninger, som efterfølgende blev godkendt på samlingen i Rådet (transport) den 16. oktober 2001. Særbehandlingen af ordningerne i henhold til Fællesskabets statsstøtte-regler, som blev forlænget flere gange, udløb endeligt den 31. oktober 2002.

På denne baggrund og for at genoprette balancen på forsikringsmarkedet har Kommissionen forelagt et forslag til forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører.

LANDTRANSPORT

SIKKERHEDSKRAV FOR TUNNELLER

Der blev i Rådet opnået enighed om en generel indstilling til udkastet til direktiv om minimumskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. Rådet anmodede De Faste Repræsentanternes Komité om, at den efter at have modtaget Europa-Parlamentets udtalelse, viderebehandler udkastet til direktiv på grundlag af Rådets generelle indstilling, således at Rådet kan vedtage sin fælles holdning i nær fremtid.

Formålet med dette udkast til direktiv er at forebygge alvorlige ulykker, som bringer menneskeliv og miljøet i fare og beskadiger tunnelinstallationer, og at begrænse de mulige følger af tunnelulykker ved f.eks. at sikre en effektiv indsats fra redningstjenesterne. Disse mål skal gælde for nye og eksisterende tunneler på over 500 m i det transeuropæiske vejnet.

Med den generelle indstilling, som Rådet tilsluttede sig, indføres følgende vigtigste ændringer i Kommissionens oprindelige tekst:

- ◆ De specifikke sikkerhedsopgaver og de administrative organer eller institutioners tilrettelæggelse af fordelingen af opgaver og ansvar er blevet forenklet og gjort mere fleksibel.
- ◆ den systematiske tunnelklassifikation, Kommissionen har foreslået, er blevet afløst af en liste over individuelle minimumssikkerhedskrav og systemet til vurdering af de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger er gjort mere "skræddersyet" til den enkelte tunnel.
- ◆ det foreslås at tillade "begrænsede fravigelser" fra minimumskravene til tunnelsikkerhed, men de skal begrundes i tvingende hensyn og de alternative risikobegrænsende foranstaltninger bør mindst sikre et tilsvarende sikkerhedsniveau. De foreslåede "begrænsede fravigelser" skal revideres af et udvalg.

TARIFORDNING FOR BRUG AF VEJINFRASTRUKTUR - Offentlig forhandling

Rådet noterede sig næstformand Loyola de Palacios forelæggelse af Kommissionen forslag om en tarifordning for brug af vejtransportinfrastruktur. Det opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til snarest at påbegynde gennemgangen af forslaget.

Kommissionen vedtog dette forslag i juli med henblik på at tilpasse nationale systemer for bompenge og vejafgifter på grundlag af fælles principper. Dette lovgivningsforslag, som ændrer Eurovignet-direktivet, tager sigte på at sikre lige behandling af operatører på de vejnet, der er omfattet, og at fremme afgiftssystemer, hvor omkostninger i forbindelse med infrastrukturer overføres til transportbrugerne.

Der er i Kommissionens forslag fastsat en ramme, som vil gøre det muligt for medlemsstaterne at fastlægge et afgiftssystem for lastvogne på over 3,5 t på grundlag af inddrivelse af infrastrukturomkostninger og de udækkede omkostninger ved ulykker, men som kan være variabelt afhængig af en række andre faktorer som for eksempel tilbagelagt afstand, plads, køretøjets karakteristika (herunder dets forurenende virkning), tidspunktet på dagen og overbelastningsniveauet for de pågældende veje.

Den foreslåede ramme omfatter det transeuropæiske vejnet og andre dele af hovedvejsnettet. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet kan medlemsstaterne frit anvende vejafgifter på veje, der ikke er omfattet af det foreslåede direktiv, forudsat at de opfylder traktatens regler og principper.

I henhold til det foreslåede direktiv bør alle provenuer, som medlemsstaterne måtte opnå, anvendes til fordel for transportsektoren. Dette vil omfatte muligheden for krydsfinansiering af infrastrukturer, der udgør et alternativ til vejtransport. I den forbindelse fastlægges det i Kommissionens forslag, at alle provenuer fra afgiftssystemer skal geninvesteres i vejinfrastruktur og i transportsektoren generelt, under behørig hensyntagen til den afbalancerede udvikling af transportnettene.

EVENTUELT– ***GALILEO***

Under frokosten drøftede ministrene sammen med næstformand Loyola de Palacio de fremskridt, der er gjort under kontakterne med tredjelande, herunder Kommissionens nylige forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) - GALILEO mellem Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne og Folkerepublikken Kina.

– ***INDLANDSSKIBSFART***

Rådet noterede sig den nederlandske delegations note, som andre delegationer støtter, om gennemførelse og udvikling af Fælleseuropæiske Flodinformationstjenester. Kommissionen meddelte, at den vil fremsætte et forslag om dette spørgsmål inden årets udgang.

PUNKTER GODKENDT UDEN DEBAT

SØTRANSPORT

Uddannelse af søfarende*

(dok. 11512/03)

Rådet besluttede at godkende alle ændringer i Europa-Parlamentets udtalelse under førstebehandlingen vedrørende udkast til direktiv om minimumsuddannelsesniveaueet for søfartserhverv. Rådet vil vedtage direktivet på en kommende samling.

Dette lovforslag tager sigte på at forenkle anerkendelsen af beviserne ved at indføre en centraliseret og harmoniseret procedure for anerkendelse på fællesskabsplan af tredjelande, der opfylder STCW-konventionen⁴ og ved at indføre en specifik procedure for inddragelse af anerkendelsen samt for regelmæssig overvågning af tredjelandenes overholdelse af STCW-konventionen.

MILJØ

Måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug

(dok. 12901/03 - 5997/03)

Rådet vedtog en fælles holdning med henblik på vedtagelse af et direktiv om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

Formålet med dette direktiv er at ændre direktiv 80/1268/EØF, som senest ændret ved direktiv 1999/100/EF, med henblik på at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte N1-køretøjer (lette erhvervskøretøjer). Indtil dato har direktivet kun været gældende for M1-køretøjer (personbiler). Forslaget indfører harmoniserede bindende krav til måling af N1-køretøjers CO₂-emission og brændstofforbrug. En forudsætning for at kunne gøre dette er at muliggøre, overvåge og evaluere eventuelle foranstaltninger til at reducere N1-køretøjers brændstofforbrug i EU. Disse forskrifter skulle også forbedre de oplysninger, som forbrugerne eller potentielle købere har til deres rådighed.

Rådet vedtog med enstemmighed den fælles holdning, som i store træk ligger på linje med Kommissionens forslag. De vigtigste ændringer i forhold til Kommissionens forslag er indførelsen af begrebet køretøjsfamilie og ændringer af datoer for direktivets gennemførelse og ikrafttræden.

⁴ International konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW-konventionen), som revideret i 1995; alle medlemsstater er parter i denne konvention.

LANDBRUG**Fødevarer***

(dok. 12227/03 + ADD 1, 3644/03)

Rådet vedtog med kvalificeret flertal, idet Det Forenede Kongerige undlod at stemme, en forordning om røgromaer, som anvendes eller er bestemt til anvendelse i eller på fødevarer.

I henhold til den fælles beslutningsprocedure afgav Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse i juni 2003 og vedtog Rådets ændringer. Disse omfatter bortfald af bilaget til forordningen om traditionel røgning og naturreserver af træ til fremstilling af røg samt bestemmelserne om aktindsigt i dokumenter vedrørende Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet (EFSA).

Den oprindelige forordning havde til formål at fastsætte EF-procedurer for sikkerhedsvurdering og godkendelse af røgromaer, som er bestemt til anvendelse i eller på fødevarer, for at sikre et højt niveau for beskyttelse af menneskers sundhed og beskyttelse af forbrugernes interesser samt for at sikre fair handelspraksis.

Forslaget har til formål at fastsætte en procedure for sikkerhedsvurdering og godkendelse af primære røgkondensater og primære tjærefraktioner, som kan anvendes uden videre forarbejdning i eller på fødevarer og/eller til fremstilling af afledte røgromaer. De primærprodukter, der ikke ved vurderingen giver anledning til sundhedsmæssig bekymring, samt deres anvendelsesbetingelser opføres på en positivliste over godkendte produkter - hvorved alle andre udelukkes i Fællesskabet.

Det foreslås, at godkendelsernes løbetid begrænses til 10 år, hvorefter de skal forlænges. En sådan bestemmelse sikrer, at produkterne regelmæssigt revurderes i lyset af den seneste videnskabelige og tekniske viden, og at godkendte produkter, der ikke længere anvendes, udgår af EF-positivlisten. Ved ansøgning om godkendelse af et primærprodukt skal ansøgeren forelægge detaljerede oplysninger om produktionsmetoder og om de efterfølgende trin i fremstillingen af afledte røgromaer, den påtænkte anvendelse i eller på bestemte fødevarer eller fødevarekategorier, kemiske specifikationer, toksikologiske undersøgelser og anerkendte metoder til prøveudtagning og påvisning af primærprodukter og afledte røgromaer. Vurderingen foretages af Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet i henhold til en specifik tidsplan og på basis af en gennemsigtig procedure.

Autoriteten skal underrette Kommissionen og medlemsstaterne, når den har modtaget en ansøgning, og den skal fremlægge hele dossieret eller en sammenfatning heraf. Følsomme oplysninger behandles som fortrolige, hvis ansøgeren anmoder herom.

Det Forenede Kongeriges delegation fremsatte en erklæring, hvori den giver udtryk for betænkeligheder vedrørende retsgrundlaget for forordningen - kvalificeret flertal baseret på tilnærmelse af lovgivningerne (artikel 95) snarere end enstemmighed (artikel 308) - for godkendelsesproceduren.