



RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION



7454/06 (Presse 82)

(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2721. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 27. marts 2006

Formand

Hubert GORBACH

Østrigs vicekansler og forbundsminister for transport,
innovation og teknologi

P R E S S E

Vigtigste resultater af Rådets samling

*Rådet vedtog en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at forhandle med Den Russiske Føderation med henblik på at løse spørgsmålet om **betalinger for overflyvning af Sibirien**. Det vedtog også konklusioner om samme spørgsmål.*

*Rådet nåede til politisk enighed om direktivet om **kørekort** og vedtog et direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (**Eurovignet**).*

*I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet desuden til enighed om en generel indstilling vedrørende et forslag til forordning om **fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart**.*

INDHOLD¹

DELTAGERE	5
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
LAND TRANSPORT	7
– Offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (forsyningspligt)	7
– Trafiksikkerhed	10
– Indre vandveje	12
LUFTFART	14
– Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart	14
– Det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)	15
– Eksterne forbindelser	16
HORISONTALE SPØRGSMÅL	18
– Det globale satellitnavigationssystem (GNSS)	18
– Revision af EU-strategien for bæredygtig udvikling (EU-SDS)	19

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 protokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten.

EVENTUELT	21
– Civil luftfart	21
– Forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester	21
– Bedre sikring af forsyningskæden	21
– Fremme af renere vejtransportkøretøjer	21
– Sortliste over luftfartsselskaber	21
– Motorveje til søs	22
– Krigsforsikringsordning for luftfarten	22
– Den Russiske Føderations takstpolitik i forbindelse med international jernbanegodstransport	22

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

– Kørekort	23
– Eurovignet*	23
– Luftfartsaftaler med tredjelande	24

HANDELSPOLITIK

– Antidumping - Kina - farvefjernsynsmodtagere	24
--	----

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Renaat LANDUYT

Minister for mobilitet

Den Tjekkiske Republik:

Milan SIMONOVSKÝ

Trafikminister

Danmark:

Flemming HANSEN

Trafik- og energiminister

Tyskland:

Wolfgang TIEFENSEE

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byplanlægning

Estland:

Edgar SAVISAAR

Økonomi- og kommunikationsminister

Grækenland:

Mihail-Georgios LIAPIS

Trafik- og kommunikationsminister

Spanien:

Don Fernando PALAO

Generalsekretær for transport i Ministeriet for Infrastruktur og Transport

Frankrig:

Christian MASSET

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Pat the Cope GALLAGHER

Viceminister, Ministeriet for Kommunikation, Den Marine Sektor og Naturressourcer, med særligt ansvar for marine ressourcer

Italien:

Pietro LUNARDI

Minister for infrastruktur og transport

Cypern:

Haris THRASSOU

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Lettland:

Lelde LICE-LICITE

Stedfortrædende fast repræsentant

Litauen:

Petras Povilas ČESNA

Trafik- og kommunikationsminister

Luxembourg:

Lucien LUX

Miljøminister og trafikminister

Ungarn:

Egon DIENES-OEHM

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Jesmond MUGLIETT
Censu GALEA

Minister for byudvikling og veje
Minister for konkurrenceevne og kommunikation

Nederlandene:

Henne SCHUWER

Stedfortrædende fast repræsentant

Østrig:

Hubert GORBACH

Vic kansler og forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Helmut KUKACKA

Statssekretær, Forbundsministeriet for transport, innovation og teknologi

Eduard MAINONI

Statssekretær, Forbundsministeriet for transport, innovation og teknologi

Polen:

Jerzy POLACZEK

Minister for transport og byggeri

Portugal:

Ana Paula VITORINO

Statssekretær for transport

Slovenien:

Janez BOŽIČ

Trafikminister

Slovakiet:

Pavol PROKOPOVIČ

Minister for transport, postvæsen og telekommunikatio

Finland:

Susanna HUOVINEN

Trafik- og kommunikationsminister

Sverige:

Ulrica MESSING

Minister for kommunikation og regional politik

Det Forenede Kongerige:

Stephen LADYMAN

Vicetrafikminister

.....

Kommissionen:

Jacques BARROT

Næstformand

.....

De tiltrædende staters regeringer var repræsenteret således:

Bulgarien:

Peter MUTAFCHIEV

Trafikminister

Rumænien:

Septimiu BUZASU

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Turisme

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LAND TRANSPORT

– *Offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (forsyningspligt)*

Rådet havde en orienterende drøftelse om et revideret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og noterede sig formandskabets statusrapport.

Formålet med den foreslåede forordning er at skabe en ny lovgivningsmæssig ramme for det stadig mere åbne og konkurrenceprægede fællesskabsmarked for offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Den fastsætter, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger i forbindelse med opfyldelse af forsyningspligten og/eller til gengæld give eneret på offentlig personbefordring. Hvis det godkendes, vil det træde i stede for den nugældende ramme, som stammer fra 1969, senest ændret i 1991¹.

Rådet pålagde De Faste Repræsentanters Komité at undersøge forslaget yderligere på baggrund af Rådets orienterende drøftelse med henblik på at opnå politisk enighed på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 8.-9. juni.

For at strukturere den orienterende drøftelse har formandskabet udarbejdet et spørgeskema, der sætter fokus på følgende spørgsmål:

1) hvilke transporttjenester kan de kompetente myndigheder indgå underhåndsaftaler med

I lyset af den erklæring, Rådet optog i sin protokol af 5. december 2005, var delegationerne enige i, at det skal være muligt at indgå kontrakter om regional trafikbetjening og fjerntrafikbetjening med jernbane ved underhåndsaftaler som foreslået i udkastet til forordning.

Et stort antal delegationer, som blev støttet af Kommissionen, var enige om, at det bør være muligt at udvide underhåndsaftaler til at omfatte al jernbanetrafik, herunder også forstadstrafik og integrerede jernbanenet.

Nogle delegationer var for, mens andre delegationer, bl.a. også Kommissionen, forkastede muligheden for at udvide underhåndsaftaler til at omfatte alle kontrakter om offentlig personbefordring med den begrundelse, at det ville være en alvorlig udhulning af den foreslåede forordning.

¹ Forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

Et begrænset antal delegationer kunne støtte tanken om, at medlemsstaterne får tilladelse til at træffe foranstaltninger mod transportvirksomheder, der har indgået en underhåndsaftale andetsteds, og som ønsker at deltage i et offentligt udbud.

2) *behovet for at tillade, at nuværende kontrakter fortsætter, indtil de udløber, især hvad angår den måde, hvorpå disse kontrakter er tildelt, og disses løbetid*

Mange delegationer kunne gå med til, at kontrakter om offentlig tjeneste, der er indgået på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure, kan fortsætte indtil de udløber.

Flere delegationer foreslog desuden, at det tillades, at kontrakter, som ikke har været i udbud, kan fortsætte, indtil de udløber, idet nogle af delegationerne dog anførte, at der skal findes en løsning for langtidskontrakter.

– **Trafiksikkerhed**

a) Midtvejsstatus for det europæiske handlingsprogram for trafiksikkerheden (offentlig debat)

Kommissionen fremlagde resultaterne af den midtvejsstatus for det europæiske handlingsprogram for trafiksikkerheden, "Halvering af antallet af trafikofre inden 2010" (6793/06), som blev præsenteret i 2003. Rådet udvekslede synspunkter om spørgsmålet og har til hensigt at vedtage konklusioner om trafiksikkerhed på samlingen den 8.-9. juni 2006.

Den Europæiske Union har siden 2001 haft held med at sætte trafiksikkerheden højt på den politiske dagsorden i medlemsstaterne med det fælles mål (der blev foreslået i 2001 og ajourført efter udvidelsen i 2004) at halvere antallet af trafikofre inden 2010.

Kommissionens tal viser, at der i 2001 blev dræbt 50 000 mennesker i de nuværende EU-lande. I 2005 var antallet af trafikdræbte 41 600, dvs. et fald på 17,5% over fem år. I det nuværende tempo kan der forventes 32 500 trafikdræbte i Den Europæiske Union i 2010, hvilket fortsat er over målet om højst 25 000.

Kommissionen er af den opfattelse, at der skal gøres en større indsats på nationalt og europæisk plan for at nå dette mål. Den har planer om at fremsætte forslag til ny lovgivning under midtvejsrevisionen af Kommissionens hvidbog om transportpolitik (der forventes i april 2006), som navnlig vil vedrøre grænseoverskridende retsforfølgning af trafiksyndere, påbud om, at lastvogne skal udstyres med sidespejl, som eliminerer den døde vinkel, og påbud om kørelys.

Rådet noterede sig den italienske delegations forslag om, at der oprettes et europæisk agentur for vejsikkerhed.

b) Uformelt ministermøde om trafiksikkerhed

Formandskabet orienterede Rådet om det uformelle ministermøde om trafiksikkerhed, der fandt sted den 2.-3. marts 2006 i Bregenz.

Det uformelle ministermøde satte fokus på følgende emner:

- trafiksikkerhed og dertil knyttede infrastrukturforanstaltninger
- sikre køretøjer, med henvisning til moderne køretøjsteknologi og e-sikkerhed (med køreundervisning på et center for trafiksikkerhed)
- oplysningskampagner i EU.

Formandskabet, medlemsstaterne og Kommissionen besluttede at lancere en ensartet trafikikkerhedskampagne i 2007 med reklametafler langs de største landeveje og ved tankstationer på motorveje med alkohol og træthed bag rattet som mulige temaer. Kommissionen meddelte, at den overvejer at indføre en europæisk trafikikkerhedsdag.

– *Indre vandveje*

a) *Meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje*

Rådet noterede sig et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje med titlen "Naiades", som Kommissionen har forelagt (5583/06).

I sin meddelelse opstiller Kommissionen et handlingsprogram, der fokuserer på fem strategiske områder med anbefalinger af konkrete foranstaltninger i perioden 2006-2013, som den finder er af grundlæggende betydning for den videre udvikling af sektoren transport ad indre vandveje:

- markeder (udnyttelse af nye markedsmuligheder, fremme iværksættervirksomhed og forbedring af administration og regulering)
- flåde (forbedring af den logistiske effektivitet og indlandsskibsfartens præstationer med hensyn til miljø- og sikkerhed)
- jobskabelse og fagkundskaber (tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft og investering i humankapital)
- image (forbedring af sektorens image) og
- infrastruktur (forbedring af multimodale net gennem iværksættelse af en europæisk udviklingsplan).

Kommissionens meddelelse indeholder også overvejelser om moderniseringen af indlandsskibsfartens institutionelle struktur i Europa. Denne struktur er ret fragmenteret, fordi en række institutioner (Det Europæiske Fællesskab, Donaukommissionen, Centalkommissionen for Sejlads på Rhinen og De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa) har ansvaret for dette område.

Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til at straks at indlede gennemgangen af handlingsprogrammet, så Rådet kan vedtage konklusioner om fremme af transport ad indre vandveje på samlingen den 8.-9. juni. Resultaterne af mødet på højt niveau i Wien kommer også til at give et vigtigt input til disse konklusioner (se *nedenfor*).

b) Møde på højt niveau om sejlads ad indre vandveje

Formandskabet orienterede Rådet om det møde på højt niveau om sejlads ad indre vandveje, der fandt sted den 14.-15. februar 2006 i Wien med deltagelse af medlemsstaterne, lande uden for EU samt Kommissionen og erhvervslivet. Fremme af transport ad indre vandveje prioriteres højt af det østrigske formandskab og en række medlemsstater. Mødet mundede ud i et "resultatdokument", hvori det fremhæves, at sejlads ad indre vandveje har stor betydning som en kommercielt attraktiv og miljøkompatibel transportform.

LUFTFART

– *Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart*

Rådet vedtog med enstemmighed i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse en generel indstilling vedrørende et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart.

Forslaget skal træde i stedet for forordning (EF) nr. 2320/2002 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (*EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1*), der blev vedtaget i kølvandet på terrorangrebene den 11. september 2001, og som har været i kraft siden januar 2003. Kommissionen forelagde et forslag til revision af disse bestemmelser i september 2005 (*12588/05*).

Formålet med den nye forordning er at affatte retsreglerne klarere og at forenkle og harmonisere dem yderligere for generelt at øge sikkerheden inden for civil luftfart. Den fastsætter fælles bestemmelser om beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger. Den tilvejebringer desuden grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart.

Den nye forordning udvider bl.a. Kommissionens kompetence til også at omfatte sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen. Den tager endvidere højde for tilfælde, hvor et tredjeland ønsker, at der i forbindelse med flyvninger fra lufthavne inden for Fællesskabet anvendes andre sikkerhedsforanstaltninger end dem, der er fastsat i fællesskabslovgivningen.

– ***Det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)***

Rådet noterede sig formandskabets situationsrapport om en forordning om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR = single European sky air traffic management and research). Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til at forberede sagen, så det kan nå frem til en generel indstilling på samlingen i juni.

Formålet med forslaget til forordning er at oprette et fællesforetagende, som kan sikre, at projektet er sammenhængende, samtidig med at det fremmer partnerskabet mellem Fællesskabet og de andre institutioner og organisationer af offentlig eller privat art.

SESAR er den teknologiske del af initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum, der blev lanceret i 2004 med henblik på at reformere organisationen af flyvekontrollen. Det vil indføre nye kommunikations-, kontrol- og edb-teknologier mellem kontroltårn og fly, som skal optimere flyveledernes og piloternes arbejde. SESAR tager sigte på at øge sikkerheden og miljøpræstationen inden for luftfarten og sikre, at Europa fortsat fører an på luftfartsmarkedet på verdensplan.

Kommissionen vedtog sin meddelelse og forslaget til forordning i november 2005 (15143/05).

– **Eksterne forbindelser**

a) Forhandlinger mellem EU og USA om en luftfartsaftale

Rådet noterede sig Kommissionens orientering om den seneste udvikling i forhandlingerne mellem EU og USA om en luftfartsaftale.

Rådet udtrykte i december 2005 (14636/1/05, s. 42) tilfredshed med de store fremskridt i forhandlingerne om en luftfartsaftale mellem EU og USA. Det afventer fortsat resultaterne af de interne procedurer i USA's regering, som skal føre til ændrede regler om udenlandsk kontrol med amerikanske luftfartsselskaber, der af EU opfattes som et vigtigt element i det udkast til aftale, der blev forhandlet med USA i november 2005.

Kommissionen bekræftede, at USA's regering fortsat har til hensigt at overholde sin egen tidsplan, så reglerne kan færdiggøres inden udgangen af april. Rådet vil i så fald kunne træffe sin vigtigste politiske afgørelse med hensyn til, om udkastet til aftale kan accepteres på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) i juni.

b) EU-Rusland - Overflyvning af Sibirien - Rådets konklusioner

Rådet vedtog en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at forhandle med Den Russiske Føderation med henblik på at løse spørgsmålet om betalinger for overflyvning af Sibirien. Det vedtog desuden følgende konklusioner, som Rådets formand skal forelægge for sin russiske modpart:

"Rådet for Den Europæiske Union

- fremhæver betydningen af at udvikle konstruktive forbindelser mellem EU og Rusland på transportområdet til gavn for begge parter
- beklager, at spørgsmålet om betalinger for overflyvning af Sibirien fortsat er en hindring for udviklingen af sådanne forbindelser
- gentager sin stærke bekymring over ordningen med EF-luftfartselskabers betalinger for overflyvning af Sibirien, dvs. for retten til at overflyve russisk territorium; finder, at denne praksis ikke er i overensstemmelse med Ruslands forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen, navnlig artikel 15 heri
- bekræfter bl.a. sine konklusioner af 27.-28. juni 2005, hvori det understregede, at det er en prioritet, at der sikres en tilfredsstillende løsning på udfasningen af disse betalinger
- finder, at en sådan løsning er en forudsætning for Ruslands tiltrædelse af WTO

- erindrer om den russiske regerings tilsagn herom fra maj 2004
- bemyndiger Kommissionen til at forhandle en aftale med den russiske regering, der sikrer
 - fuldstændig afskaffelse af betalingerne senest den 31. december 2013
 - gradvis nedsættelse af betalingerne i overgangsperioden fra 2006 og frem
 - ophør af de bindende kommercielle aftaler vedrørende overflyvning af Den Russiske Føderations territorium senest i 2013
 - gradvis fjernelse af begrænsningerne for overflyvning af russisk territorium mellem Europa og Asien og fuldstændig eliminering af alle ikke-tekniske begrænsninger senest i 2013.
- finder, at en sådan aftale har forrang frem for de relevante bestemmelser i bilaterale luftfartsaftaler, herunder tilknyttede dokumenter, mellem medlemsstaterne og Den Russiske Føderation
- udtrykker ønske om sammen med Den Russiske Føderation at undersøge mulighederne for at videreudvikle samarbejdet på transportområdet på grundlag af en tilfredsstillende løsning på overflyvningsspørgsmålet."

EU's luftfartsselskaber skal betale store pengebeløb til den russiske part for retten til at overflyve Sibirien. Disse overflyvningsafgifter beror på "kommercielle aftaler" mellem EU's luftfartsselskaber og den russiske part, men disse aftaler er i praksis blevet obligatoriske med de bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og Den Russiske Føderation.

HORISONTALE SPØRGSMÅL

– *Det globale satellitnavigationssystem (GNSS)*

Kommissionen orienterede Rådet om forhandlingerne med koncessionshaveren til det globale satellitnavigationssystem under ledelse af fællesforetagendet Galileo.

Den første forhandlingsrunde mellem fællesforetagendet Galileo og det sammensluttede konsortium blev afsluttet den 17. februar med undertegnelsen af en principaftale. Den anden forhandlingsrunde blev indledt den 20. februar og er fortsat i gang.

Forhandlingerne er koncentreret om ni hovedspørgsmål: konstruktionsmæssige risici, ydelsesmæssige risici, risici i forbindelse med gennemførelsen, risici vedrørende budgetoverskridelse, risici i forbindelse med indtægter, risici i forbindelse med anvendelsen, risikodækning af projektet, godtgørelse i forbindelse med afslutning og tilførsel af midler.

Rådet understregede, at det er nødvendigt med en afbalanceret risikodeling mellem den private og den offentlige sektor. Det bad Kommissionen forelægge oplysninger om det videre forløb med hensyn til tredjelands deltagelse i Galileo, så spørgsmålet kan drøftes mere indgående på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) i juni.

Rådet opfordrede desuden Kommissionen til at vurdere resultaterne af forhandlingerne med koncessionshaveren og forelægge forslag til det finansielle instrument, der er nødvendigt for at udvikle Galileo.

– *Revision af EU-strategien for bæredygtig udvikling (EU-SDS)*

Rådet havde en orienterende debat om udfordringerne i forbindelse med bæredygtig udvikling på transportområdet på grundlag af de spørgsmål, som Rådet har foreslået at drøfte i alle berørte rådssammensætninger.

I juni 2005 vedtog Det Europæiske Råd en erklæring om de styrende principper for bæredygtig udvikling. I december 2005 noterede Det Europæiske Råd sig fremlæggelsen af Kommissionens meddelelse om en revideret EU-strategi for bæredygtig udvikling for de kommende fem år.

Kommissionens SDS-revisionspakke består af:

- en meddelelse, hvori der foreslås seks prioritetsområder, inddragelse af den eksterne dimension i den interne politikskabelse samt en effektiv kontrolprocedure og opfølgingsproces
- styrende principper for bæredygtig udvikling vedtaget i juni 2005 af Det Europæiske Råd
- mål, politikker og aktioner
- en meddelelse fra Kommissionen vedtaget i februar 2005, hvor man gør status over fremskridtene og foreslår fremtidige retningslinjer.

Ministrene understregede i deres indlæg og i de skriftlige bidrag, der var indgivet på forhånd, hvor vigtigt det er med en sammenhængende EU-strategi for bæredygtig udvikling, og fandt i den forbindelse, at Kommissionens pakke udgør et nyttigt grundlag for Rådets drøftelser om en bæredygtig transportpolitik. Drøftelserne skal sikre, at de europæiske transportsystemer kan opfylde samfundets økonomiske og sociale behov og samtidig begrænse deres uønskede virkninger på økonomien, samfundet og miljøet. Der vil blive afholdt yderligere drøftelser om de fremtidige retningslinjer for en europæisk transportpolitik og dens bidrag til EU-strategien for bæredygtig udvikling i forbindelse med midtvejsrevisionen af hvidbogen fra 2001 om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg", som Kommissionen forventes at vedtage i nær fremtid.

Rådet understregede desuden med henblik på at nå frem til en konkret politik for bæredygtig udvikling, at det er nødvendigt med en horisontal tilgang og yderligere at forstærke synergieffekterne og sammenhængen på tværs af Fællesskabets politikker og processer. Det blev i den forbindelse fremhævet, at strategien for bæredygtig udvikling og Lissabon-strategien hænger uløseligt sammen, eftersom begge strategier vedrører de langsigtede udfordringer, som EU står over for.

Endelig erkendte Rådet på baggrund af transportens globale karakter betydningen af en tæt sammenkædning mellem EU's interne politikker og internationale forpligtelser. EU's transportpolitik skal omfatte de miljømæssige og sociale mål, der er aftalt internationalt. Fællesskabet og medlemsstaterne skal endvidere sikre, at der tages behørigt hensyn til bæredygtig udvikling i de internationale transportorganisationer som f.eks. Den Internationale Søfartsorganisation og Organisationen for International Civil Luftfart.

Resultaterne af denne debat og af de orienterende debatter, som skal finde sted i de forskellige rådssammensætninger, der er direkte berørt af strategien for bæredygtig udvikling, skal indgå i det udkast til en revideret strategi for bæredygtig udvikling, som Det Europæiske Råd forventes at vedtage på mødet i juni 2006.

Rådet (miljø) havde en orienterende debat om dette spørgsmål den 9. marts (6762/06) og Rådet (landbrug) den 20. marts 2006 (7049/06).

EVENTUELT– ***Civil luftfart***

Rådet noterede sig formandskabets orientering om den konference mellem generaldirektørerne for civil luftfart om en global strategi for luftfartssikkerhed, der blev afholdt den 20.-22. marts 2006 i Montreal (7639/06).

– ***Forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester***

Rådet noterede sig, at Kommissionen har trukket sit lovgivningsforslag om adgang til markedet for havnetjenester tilbage (13681/04, 7565/06). Kommissionen oplyste, at den agter at indlede en debat med samtlige interessenter efter vedtagelsen af midtvejsrevisionen af hvidbogen om transportpolitik, der forventes vedtaget i april.

– ***Bedre sikring af forsyningskæden***

Rådet noterede sig Kommissionens oplysninger vedrørende dens meddelelse om bedre sikring af forsyningskæden og om det ledsagende forslag til forordning (6935/06). Hensigten med den foreslåede forordning er at forbedre sikringen af forsyningskæden for i højere grad at beskytte al europæisk godstransport mod eventuelle terrorangreb.

– ***Fremme af renere vejtransportkøretøjer***

Rådet noterede sig oplysningerne om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af renere vejtransportkøretøjer (5130/06). Formålet med dette forslag er at formindske de forurenende emissioner i transportsektoren og medvirke til at skabe et marked for renere køretøjer. Det drøftes for tiden i Miljøgruppen og vil senere blive vedtaget af Rådet (miljø).

– ***Sortliste over luftfartsselskaber***

Rådet noterede sig Kommissionens orientering om opstilling af en "sortliste" over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14) efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 2111/2005 i december 2005 (jf. pressemeddelelse 15360/05).

– *Motorveje til søs*

Rådet noterede sig den slovenske delegations orientering om opfølgningen af den ministerkonference om motorveje til søs, der blev afholdt den 24. januar 2006 i Ljubljana (7668/06).

– *Krigsforsikringsordning for luftfarten*

Rådet noterede sig Luxembourgs orientering om dette lands særlige situation med hensyn til en krigsforsikringsordning for luftfarten.

– *Den Russiske Føderations takstpolitik i forbindelse med international jernbanegodstransport*

Rådet noterede sig den lettiske delegations orientering om Den Russiske Føderations takstpolitik i forbindelse med international jernbanegodstransport.

* * *

*

Kommissionen orienterede om situationen med hensyn til medlemsstaternes forberedelser på at indføre **digitale fartskrivere**, som det bliver obligatorisk at anvende i nye køretøjer fra maj 2006. Kommissionen opfordrede medlemsstaterne til at sikre, at der i god tid er førerkort til rådighed, så eventuelle forvridninger af vejgodstransporterhvervet undgås.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

Kørekort

Rådet nåede til politisk enighed om et udkast til direktiv om kørekort, der har til formål at forbedre borgernes frie bevægelighed ved at sikre gensidig anerkendelse af kørekort i medlemsstaterne.

Det Forenede Kongerige agter at undlade at stemme, når direktivet vedtages.

Efter at der er opnået enighed med Europa-Parlamentet, forventes direktivet at blive vedtaget ved andenbehandlingen uden yderligere ændringer.

Direktivudkastet tager sigte på at forbedre færdselssikkerheden ved fastsættelse af mindstekrav for lægeundersøgelser af erhvervschauffører og for køreprøvesagkyndiges kvalifikationer og efteruddannelse.

Det tager også sigte på at reducere risikoen for forfalskninger ved brug af en plastikkortmodel og valgfri brug af en mikrochip, når blot det ikke griber ind i almindeligt tilgængelige data.

Udstedelsen af nye kørekort er obligatorisk fra 2012, eftersom det nye direktiv finder anvendelse to år efter dets ikrafttræden, hvorefter medlemsstaterne har fire år til at efterkomme dets bestemmelser. Direktivudkastet kræver også, at alle kørekort, der udstedes eller er i omløb, skal opfylde alle direktivets krav senest 20 år efter anvendelsesdatoen (dvs. i 2032).

Jf. pressemeddelelse 7794/06.

Eurovignet*

Rådet vedtog med kvalificeret flertal et direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignet), idet det godkendte alle Europa-Parlamentets andenbehandlingsændringer (*PE-CONS 3682/05, 6992/06 ADD 1 REV 1*).

Den portugisiske og den maltesiske delegation stemte imod, og den estiske, finske og græske delegation undlod at stemme.

Direktivet indeholder regler for beregning af vejafgifter og brugsafgifter for brug af veje på det transeuropæiske vejnet

Jf. pressemeddelelse 7793/06.

Luftfartsaftaler med tredjelande

Rådet vedtog afgørelser om godkendelse af undertegnelse og midlertidig anvendelse af aftaler om lufttrafik mellem EU og Albanien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Marokko, Australien, Rumænien, Moldova og Serbien og Montenegro.

De syv aftaler er resultatet af forhandlinger i henhold til et mandat, der giver Kommissionen mulighed for at forhandle med et hvilket som helst tredjeland med henblik på at bringe medlemsstaternes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

HANDELSPOLITIK

Antidumping - Kina - farvefjernsynsmodtagere

Rådet vedtog en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1531/2002 om indførelse af en endelig antidumpingtold på import af farvefjernsynsmodtagere med oprindelse i bl.a. Kina (7129/06).
