



**RÅDET FOR  
DEN EUROPÆISKE UNION**



13496/06 (Presse 268)  
(OR. en)

## **PRESSEMEDDELELSE**

2754. samling i Rådet

### **Transport, telekommunikation og energi**

Luxembourg, den 12. oktober 2006

Formand **Susanna HUOVINEN**  
Finlands trafik- og kommunikationsminister

# **P R E S S E**

## Vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet nåede til politisk enighed om et forslag til forordning om fælles bestemmelser om **sikkerhed inden for civil luftfart**.

Rådet nåede også frem til en generel indstilling til et forslag til Rådets forordning om ændring af forordningen om oprettelse af fællesforetagendet **Galileo** og til et forslag til Rådets forordning om ændring af forordningen om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation.

Endvidere vedtog Rådet konklusioner om **fremskridtene i forbindelse med Galileo-programmet**.

Rådet vedtog uden debat

- en forordning om oprettelse af **Marco Polo II**-programmet
- en afgørelse om godkendelse af undertegnelsen på Det Europæiske Fællesskabs vegne af transportprotokollen til **Alpekonventionen**
- en afgørelse om et **rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013)**.

## INDHOLD<sup>1</sup>

<b>DELTAGERE .....</b>	<b>5</b>
 <b>PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT</b>	
INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET .....	7
Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog om transportpolitikken.....	7
Godstransportlogistik .....	13
Galileo .....	14
– a) Fællesforetagendet Galileo .....	14
– b) Forvaltningsstrukturene for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation .....	15
– c) Fremskridt i forbindelse med Galileo-programmet – Rådets konklusioner.....	16
– d) Forhandlingerne om koncessionsaftalen.....	20
– e) Forbindelser med tredjelande .....	21
LUFTFART .....	22
Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart.....	22
Eksterne forbindelser .....	23
– Forhandlingerne mellem EU og USA om en luftfartsaftale.....	23
– Overflyvning af Sibirien.....	24
EVENTUELT .....	25
– Det Permanente Partnerskabsråd mellem EU og Rusland om transport.....	25
– EU-ministerkonference om trafikikkerhed .....	25

<sup>1</sup>

- 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://www.consilium.europa.eu>.
- Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets protokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten.

**ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT***TRANSPORT*

- Transportprotokollen til Alpekonventionen .....26
- Marco Polo II .....27

*HANDELSPOLITIK*

- Antidumping – Kina, Hongkong og Taiwan – "Digital versatile discs" til indspilning.....28
- Aftalen mellem EU og Canada om vin og spiritus .....28

*KONKURRENCEEVNE*

- Program for konkurrenceevne og innovation (2007-2013)\* .....28

*LANDBRUG*

- Importkontingenter for oksekød af høj kvalitet .....29

*SUNDHED*

- Tilsætning af vitaminer og mineraler til fødevarer\* .....29
- Ernærings- og sundhedsanprisninger af fødevarer\* .....29

**DELTAGERE**

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

**Belgien:**

Renaat LANDUYT

Minister for mobilitet

**Den Tjekkiske Republik:**

Ondřej JASEK

Statssekretær, Trafikministeriet

**Danmark:**

Flemming HANSEN

Trafik- og energiminister

**Tyskland:**

Jörg HENNERKES

Statssekretær, Forbundsministeriet for transport, anlægsarbejder og byplanlægning

**Estland:**

Tiit NABER

Fast repræsentant

**Grækenland:**

Mihail-Georgios LIAPIS

Trafik- og kommunikationsminister

**Spanien:**

Fernando PALAO

Generalsekretær for transport, Ministeriet for infrastruktur og transport

**Frankrig:**

Dominique PERBEN

Minister for transport, infrastruktur, turisme og havspørgsmål

**Irland:**

Martin CULLEN

Trafikminister

**Italien:**

Alessandro BIANCHI

Trafikminister

**Cypern:**

Michael CONSTANTINIDES

Statssekretær, Ministeriet for kommunikation og offentlige arbejder

**Lettland:**

Janis MARSANS

Statssekretær, Ministeriet for transport og kommunikation

**Litauen:**

Algirdas BUTKEVIČIUS

Transport- og kommunikationsminister

**Luxembourg:**

Lucien LUX

Miljøminister og trafikminister

**Ungarn:**

Balázs FELSMANN

Statssekretær, Økonomi- og Trafikministeriet

**Malta:**

Censu GALEA

Minister for konkurrenceevne og kommunikation

**Nederlandene:**

Karla PEIJS

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

**Østrig:**

Hubert GORBACH

Vicekansler og forbundsminister for transport, innovation og teknologi

**Polen:**

Eugeniusz WRÓBEL

Understatssekretær, Transportministeriet

**Portugal:**

Mário LINO

Minister for offentlige arbejder, transport og kommunikation

**Slovenien:**

Janez BOŽIČ

Trafikminister

**Slovakiet:**

Eubomír VÁŽNY

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

**Finland:**

Susanna HUOVINEN

Perttu PURO

Trafik- og kommunikationsminister

Statssekretær, Trafik- og Kommunikationsministeriet

**Sverige:**

Åsa Torstensson

Erhvervsminister

**Det Forenede Kongerige:**

Stephen LADYMAN

Vice trafikminister

.....

**Kommissionen:**

Jacques BARROT

Næstformand

.....

De tiltrædende staters regeringer var repræsenteret således:

**Bulgarien:**

Peter MUTAFCHIEV

Trafikminister

**Rumænien:**

Radu Mircea BERCEANU

Minister for transport, byggeri og turisme

## **PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT**

### **INTERMODAL TRANSPORT OG TRANSPORTNET**

#### **Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog om transportpolitikken**

Rådet havde en orienterende drøftelse om midtvejsevalueringen af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken (*dok. 10954/06*) på grundlag af et spørgeskema udarbejdet af formandskabet (*dok. 12831/06*).

Kommissionen har foretaget en midtvejsevaluering af virkningerne af EU's transportpolitik som fastlagt i hvidbogen fra 2001 (*dok. 11932/06*) med forslag til et nyt sigte for transportpolitikken og nye foranstaltninger for årene indtil 2010.

Under den orienterende drøftelse anerkendte alle delegationerne de betydelige fremskridt, der er gjort på grundlag af hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken. Det blev endvidere understreget, at der fortsat var behov for en EU-transportpolitik, der tager sigte på bæredygtige transportsystemer, som opfylder samfundets økonomiske, miljømæssige og sociale behov. Delegationerne erkendte i lyset heraf, at det er nødvendigt at omlægge EU's transportpolitik for at tage højde for nye udviklingstendenser, især EU-udvidelser, globalisering, voksende afhængighed af olie og de høje oliepriser, teknologiens og innovationens stigende betydning, internationale forpligtelser på miljøområdet (Kyoto-målsætningerne) og den vedvarende terrortrussel.

Formandskabet resumerede Rådets drøftelser i et sammenfattende dokument (*dok. 13847/06*) som følger:

- "1. Der er udbredt enighed om, at der på baggrund af den fornyede Lissabon-strategi og den reviderede strategi for bæredygtig udvikling fortsat er behov for en bæredygtig transportpolitik i EU, der tilsigter, at transportsystemerne imødekommer samfundets økonomiske, sociale og miljømæssige interesser, og som er konsekvent og proaktiv i international sammenhæng.
2. Der er bred støtte i medlemsstaterne til målene for EU's transportpolitik, der tilsigter at forsyne de europæiske borgere og erhvervsvirksomheder med transportsystemer, der giver et højt niveau af mobilitet og samtidig beskytter miljøet, forbedrer sikkerheden, sikrer den mest effektive energiudnyttelse, fremmer minimumsrettigheder for arbejdstagere og passagerers rettigheder og stimulerer innovation.

3. Medlemsstaterne hilser med tilfredshed Kommissionens meddelelse "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken".
4. Medlemsstaterne værdsætter generelt den omfattende konsekvensanalyse udarbejdet af Kommissionen og finder, at den er et godt udgangspunkt for at drøfte nye retningslinjer for EU's transportpolitik i de kommende år.
5. Medlemsstaterne udtrykker anerkendelse af de fremskridt, der er gjort med udgangs-punkt i de foranstaltninger, der findes i hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken, navnlig adgang til konkurrence inden for jernbanegodstransporten, forbedrede sociale forhold på vejtransportområdet, udpegelse af 30 prioriterede projekter for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), etablering af et fælles europæisk luftrum, styrkelse af flypassagerers rettigheder, Eurovignet-direktivet om vejafgifter, Marco Polo-programmet om intermodal transport, trafiksikkerhedsprogrammerne og styrkelse af de retlige rammer vedrørende sikkerhed til søs samt start på innovative industrielle programmer som Galileo (satellit), initiativet "intelligente biler" og eSafety (vejtransport), European Rail Traffic Management System (ERTMS) (jernbanetransport), flodinformationstjenester (RIS), SafeSeaNet og søfartens trafikregulerings- og informationstjenester (VTMIS) (vandvejstransport) samt programmet for Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR) (luftfart).
6. Medlemsstaterne understreger, at Fællesskabet - i overensstemmelse med principperne for bedre regulering - kun bør lovgive, hvor det er nødvendigt, og anvende alternative instrumenter, hvis det er hensigtsmæssigt. I den forbindelse fremhæver de betydningen af effektiv gennemførelse og håndhævelse - herunder, om nødvendigt, grænseoverskridende håndhævelse - af den gældende EU-lovgivning på transportområdet.
7. Medlemsstaterne er helt enige med Kommissionen i, at det gavner EU's transportpolitik, at der pågår en løbende dialog med brugere, leverandører og andre interesserede parter, og at afgørelser om de enkelte politikforanstaltninger bør baseres på grundige konsekvensanalyser af økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser. Ved udarbejdelse af politikforanstaltninger for transportsektoren bør der desuden tages hensyn til sammenhængen mellem EU's transportpolitik og andre politikområder som energi, innovation og miljø. I den forbindelse erkender medlemsstaterne, at der er brug for en pragmatisk tilgang baseret på samarbejde for at tackle de nye udfordringer, som bæredygtig transport i Europa indebærer.



8. Der er udbredt støtte til Kommissionens analyse af de nye forudsætninger for EU's transportpolitik i perioden efter 2001, hvori der især peges på udvidelsen, som ikke blot medførte en betydelig geografisk udvidelse af EU, men også i høj grad øgede forskelligheden, ligesom der peges på den stadig større betydning af teknologi og innovation for konkurrencedygtige og bæredygtige transporttjenester, på nye internationale miljømæssige forpligtelser, f.eks. i henhold til Kyoto-protokollen, på virkningerne af den stadig stærkere afhængighed af olie og de høje oliepriser samt på den fortsatte terrortrussel.
9. Medlemsstaterne erkender generelt, at det er nødvendigt at omlægge EU's transportpolitik i overensstemmelse med disse nye forudsætninger, og at råde over flere og mere fleksible transportpolitiske værktøjer, så der om nødvendigt bliver mulighed for specielt udformede foranstaltninger og en gensidig supplerende indsats fra alle berørte parter side. Desuden understreges det, at der kun bør træffes politikforanstaltninger på EU-plan, hvis dette klart giver ekstra fordele. Sådanne foranstaltninger skal afpasses efter medlemsstaternes forskellige behov og forhold, bl.a. geografisk beliggenhed, økonomisk udvikling og infrastrukturstatus, og skal altså fuldt ud respektere princippet om ikke-forskelsbehandling.
10. De fleste medlemsstater støtter, at det i midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken foreslås at udforme foranstaltninger, som frigør mobiliteten fra dens negative virkninger, med henblik på en optimal udnyttelse af alle transportformer enten separat eller i kombinationer, ved at det bliver lettere at gå fra en transportform til en anden ("samordnet modalitet"). Der skal så vidt muligt fortsat foretages omlægninger til mere miljøvenlige transportformer som f.eks. jernbane, søtransport og transport ad indre vandveje, navnlig hvad angår transport over længere afstande, i byområder og i overfyldte korridorer. I den forbindelse understreges behovet for en yderligere styrkelse af multimodal fragtudveksling. Nogle medlemsstater gør også opmærksom på, at emissionshandel kan bidrage til at reducere luftfartens påvirkning af miljøet.
11. Der er en bred anerkendelse af, at et indre marked for alle transportformer er vigtigt for væksten i Den Europæiske Union og for Europas konkurrencestilling i den globale økonomi. Endvidere anerkender medlemsstaterne, at det er nødvendigt regelmæssigt at tage det indre markeds omfang og funktionsmåde op til ny vurdering. Dernæst er medlemsstaterne enige om, at EU's transportpolitik skal gøre det muligt effektivt at garantere tjenesteydelser af almen interesse, og at det skal være op til de relevante nationale, regionale og lokale myndigheder at definere, organisere og overvåge disse tjenesteydelser - især når det drejer sig om offentlig trafikbetjening - på en måde, der er forenelig med det indre marked. Flere medlemsstater understreger også behovet for at puste nyt liv i de europæiske jernbaner. Nogle medlemsstater understreger vigtigheden af, at udviklingen af offentlig transport behandles på en mere omfattende måde.

Forskellige grupperinger af medlemsstater gør især opmærksom på følgende spørgsmål vedrørende det indre marked:

- behovet for at specificere de juridiske rammer for cabotagetransport for at undgå konkurrenceforvridning på vejgodstransportmarkedet
  - vigtigheden af at skabe fælles spilleregler, så passagerbefordring med bus mellem byerne kan konkurrere på lige vilkår med andre transportformer
  - behovet for at identificere og fjerne flaskehalse, der hindrer en smidig afvikling af offentlige transportkæder på tværs af grænserne
  - behovet for yderligere retningslinjer for, hvilke kategorier af finansielle bidrag til transportsektoren der ikke betragtes som statsstøtte
  - det u hensigtsmæssige i at genåbne drøftelserne om en yderligere harmonisering af brændstofafgifter.
12. Medlemsstaterne er rede til aktivt at bidrage til debatten om grønbogen om EU's fremtidige havpolitik. De understreger dog under hensyn til, at skibsfart er et internationalt erhverv, behovet for yderligere at afklare både forbindelsen mellem denne debat og planen om at udforme en integreret søtransportstrategi med afsæt i et "fælles europæisk maritimt rum", som Kommissionen gav udtryk for i sin midtvejsevaluering, og af selve begrebet "fælles europæisk maritimt rum". Flere medlemsstater udtrykker tilfredshed med politiske foranstaltninger, der yderligere vil fremme nærskibsfarten og motorveje til søs og forbedre havnenes effektivitet i Europa. Betydningen af en konkurrencedygtig sektor for transport ad indre vandveje understreges ligeledes.
13. Medlemsstaterne understreger, at en hensigtsmæssig fysisk infrastruktur, der er interoperabel, især med hensyn til jernbaner, er afgørende for et tilgængeligt og velfungerende indre marked, for at forbinde yderområderne og for en effektiv grænsepassage inden for EU og mellem EU og nabolandene. I den forbindelse fremhæves intelligente trafikstyringssystemers potentiale med hensyn til at forbedre trafikens effektivitet, nedbringe trængslen i trafikken, forbedre sikkerheden og styrke miljøresultaterne. Endvidere understreges behovet for en effektiv og sammenhængende tilgang, der mobiliserer alle relevante finansieringskilder til ny og forbedret infrastruktur af europæisk interesse, især med hensyn til de transeuropæiske net, og som inddrager alle interessenter. Endelig anerkendes det, at afgiftsordninger kan bidrage til at finansiere infrastruktur og optimere transport under hensyn til miljøpåvirkningen eller risici for trængsel i trafikken.

14. Medlemsstaterne giver udtryk for forskellige holdninger til, i hvor høj grad eksterne omkostninger bør internaliseres i omkostningerne i forbindelse med brug af infrastruktur. I den forbindelse bemærkes det, at Kommissionen har forpligtet sig til senest den 10. juni 2008 at fremlægge en generelt anvendelig, gennemskuelig og omfattende model til brug ved fastlæggelse af eksterne omkostninger, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter, og en vurdering af konsekvenserne af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer.
15. Medlemsstaterne er generelt enige om, at en effektiv gennemførelse og håndhævelse af EU-lovgivningen vedrørende kvalifikationer og arbejdsforhold har overordentlig stor betydning, og at en yderligere indsats er nødvendig for at forbedre uddannelserne og motivere unge til at tage arbejde inden for transportsektoren, inddrage arbejdsmarkedets parter, når det er muligt, og tage behørigt hensyn til subsidiaritetsprincippet.
16. Medlemsstaterne understreger på baggrund af transportsektorens store afhængighed af olie, svækkelsen af dens konkurrencestilling som følge af stigningen i brændselspriser og dens indvirkning på miljøet og på klimaet, at alle energikilder bør udnyttes optimalt, bl.a. ved at fremme grønne drivmidler og effektiv energiudnyttelse på transportområdet.
17. Flere medlemsstater fremhæver behovet for større EU-ambitioner med hensyn til emissionsreduktion - herunder støj - fra køretøjer.
18. Der er bred tilslutning til EU's fortsatte indsats for at øge servicekvaliteten og sikre passagerernes grundlæggende rettigheder inden for alle transportformer, navnlig hvad angår passagerer med begrænset mobilitet.
19. Behovet for løbende at revurdere og yderligere udvikle sikkerheden inden for alle transportformer, luft- og søtransport, transport ad indre vandveje samt jernbane- og vejtransport fremhæves. Med henblik på målsætningen om at halvere antallet af dræbte i vejtrafikken inden 2010 understreger medlemsstaterne behovet for en fortsat indsats fra alle relevante interessenters side for så vidt angår sikkerhed, idet der anlægges en integreret tilgang med fokus på infrastrukturen, køretøjet og alle deltagere i trafikken. I den forbindelse bør foranstaltningerne vedrørende vejinfrastruktursikkerhed forbedres, sikkerhedskravene til køretøjer bør skærpes, borgernes opmærksomhed vedrørende sikkerhed bør øges - blandt andet ved at uddanne bilisterne - og den grænseoverskridende retsforfølgning af overtrædelser af færdselslovgivningen bør være mere effektiv.

20. Medlemsstaterne anerkender, at transport både kan være et mål og et instrument for terrorisme, og at Fællesskabet inden for sine kompetencer og under hensyntagen til de omkostninger, som mobiliteten især har for små og mellemstore virksomheder, derfor bør bidrage yderligere til at styrke borgernes, køretøjernes, transportoperatørernes og administrationernes sikkerhed.
21. Medlemsstaterne anerkender det vigtige bidrag, som innovation og forskning og udvikling, navnlig inden for informationsteknologi, Galileo, ERTMS og intelligente transportsystemer, kan yde til forøgelsen af det voksende transportsystems effektivitet og bæredygtighed.
22. Medlemsstaterne anerkender betydningen af en EU-strategi for godstransportlogistik i Europa med henblik på at øge konkurrenceevne, regionalt afbalanceret udvikling og bæredygtig mobilitet. De understreger behovet for, at udviklingen af integrerede logistikvirksomheder modsvares af offentlige myndigheders udvikling af politikker, der muliggør integrationen af de forskellige transportformer i effektive logistikkæder. I denne forbindelse hilses indledningen af drøftelserne om Kommissionens meddelelse om godstransportlogistik velkommen.
23. Et flertal af medlemsstaterne støtter idéen om, at der er et vist behov for handling på europæisk plan for så vidt angår bytransport, samtidig med at overvejelserne af mulige foranstaltninger fuldt ud overholder subsidiaritetsprincippet.
24. Medlemsstaterne understreger behovet for på den ene side, at den eksterne dimension integreres solidt i EU's transportpolitik, og på den anden side, at EU og medlemsstaterne anlægger en konsekvent tilgang til verden omkring dem, idet der tages behørigt hensyn til subsidiaritetsprincippet. Mens medlemsstaterne anerkender behovet for en yderligere styrkelse af EU's og medlemsstaternes evne til effektivt at kunne optræde på den internationale scene, afviger synspunkterne med hensyn til, hvordan dette kan nås. I den forbindelse understreger medlemsstaterne betydningen af hensigtsmæssige koordinationsmekanismer mellem medlemsstaterne og EU.
25. Formandskabet opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til denne sammenfatning af drøftelserne i Rådet om midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken sammen med de skriftlige bidrag fra delegationerne i den videre udarbejdelse af passende initiativer til fremme af bæredygtige, effektive, pålidelige og sikre transportsystemer i Europa."

## **Godstransportlogistik**

Rådet noterede sig oplysninger fra Kommissionen om meddelelsen "Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet", som var blevet vedtaget den 5. juli 2006 (*dok. 11312/06*).

Logistik spiller en afgørende rolle, når det gælder om at sikre bæredygtig mobilitet og dermed styrke konkurrenceevnen, og kan også bidrage til renere miljø, mindre trafik og større energiforsyningsikkerhed. Kommissionen anser udvikling af godstransportlogistik for primært at være en forretningsrelateret aktivitet, men undersøger i sin meddelelse, hvor EU kunne skabe merværdi ved at tilvejebringe de rigtige rammebetingelser. Meddelelsen er den første konkrete opfølgning af midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken.

Det finske formandskab aflagde rapport til Rådet om det logistikseminar, som det sammen med Kommissionen havde tilrettelagt den 5. oktober i Bruxelles. Seminarets deltagere, der repræsenterede et bredt spektrum af interessenter fra både den private og den offentlige sektor, udvekslede synspunkter om de handlingsområder, der foreslås i meddelelsen, hvoraf de vigtigste er identifikation af flaskehalsproblemer, behovet for passende statistikker, informations- og kommunikationsteknologiens rolle og logistikuddannelse.

Formandskabet agter at vedtage konklusioner om godstransportlogistik på TTE-Rådets samling i december. Disse konklusioner vil være en politisk rettesnor for Kommissionen, når den i 2007 udarbejder en strategisk ramme og en handlingsplan for logistik.

## Galileo

### – a) *Fællesforetagendet Galileo*

Rådet nåede frem til en generel indstilling til et forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 876/2002 om oprettelse af fællesforetagendet Galileo i afventning af, at Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtager deres respektive udtalelser.

Formålet med forordningsudkastet er at ændre fællesforetagendet Galileos vedtægter for at fastsætte, at foretagendet indstiller sine aktiviteter den 31. december 2006. Det supplerer endnu et forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om oprettelse af Den Europæiske Tilsynsmyndighed for GNSS (det globale satellitnavigationssystem), der sikrer, at Galileo-programmets udviklingsfase afsluttes af tilsynsmyndigheden. Alle fællesforetagendet Galileos aktiviteter vil på den måde blive overtaget af tilsynsmyndigheden ved udgangen af 2006.

Fællesforetagendet Galileo blev oprettet for at sikre gennemførelsen af udviklingsfasen og forberede Galileo-programmets følgende faser. De stiftende medlemmer er Det Europæiske Fællesskab og Den Europæiske Rumorganisation. Det har to hovedopgaver: det skal først og fremmest lede og samordne de nødvendige forsknings- og udviklingsaktiviteter. Det har til dette formål indgået en aftale med Den Europæiske Rumorganisation, som har fået overdraget gennemførelsen af disse aktiviteter. For det andet har det til opgave at gennemføre proceduren til udvælgelse af systemets fremtidige koncessionshaver, der får ansvaret for at iværksætte etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, tilvejebringe den nødvendige privatkapital og sikre driftens kommercielle succes.

– ***b) Forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation***

Rådet nåede frem til en generel indstilling til et forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation i afventning af, at Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtager deres respektive udtalelser.

Formålet med forslaget er at give Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed mulighed for at gennemføre Galileo-programmets udviklingsfase, efter at fællesforetagendet Galileo er afviklet.

Tilsynsmyndigheden blev oprettet ved Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004, og den har til opgave at varetage offentlighedens interesser i forbindelse med de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation EGNOS<sup>1</sup> og Galileo og være tilsynsmyndighed i løbet af Galileo-programmets etablerings- og ibrugtagningsfase samt driftsfasen.

Tilsynsmyndigheden er bl.a. koncessionsgivende myndighed over for den private koncessionshaver, som den indgår koncessionsaftalen med. De to systemer EGNOS og Galileo vil komme til at tilhøre tilsynsmyndigheden, og systemet forbliver dermed fuldt ud offentlig ejendom – det er alene forvaltningen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, der overlades til koncessionshaveren i en periode på omkring 20 år. Endvidere vil tilsynsmyndigheden komme til at eje alle materielle og immaterielle goder, som Galileo-fællesforetagendet overdrager den efter udviklingsfasens afslutning, og som koncessionshaveren måtte skabe eller udvikle under etablerings- og ibrugtagningsfasen og driftsfasen.

---

<sup>1</sup> EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) er Europas første projekt inden for satellitnavigation. Det er et fælles projekt, der gennemføres af Den Europæiske Rumorganisation, Europa-Kommissionen og Eurocontrol (Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed). Det er Europas bidrag til første etape af GNSS og forløberen for Galileo.

– *c) Fremskridt i forbindelse med Galileo-programmet – Rådets konklusioner*

Rådet vedtog følgende konklusioner om fremskridtene i forbindelse med Galileo-programmet, der er udarbejdet på grundlag af Kommissionens meddelelse "*Statusrapport om Galileo-programmet*"<sup>1</sup>:

"RÅDET,

som henviser til:

- (1) de tidligere resolutioner og konklusioner fra Det Europæiske Råd og Rådet om Galileo- og EGNOS-programmerne, navnlig konklusionerne af 9. og 10. december 2004,
- (2) Kommissionens meddelelse "*Statusrapport om Galileo-programmet*"<sup>2</sup>,
  1. MINDER OM, at Galileo pr. definition er et globalt civilt satellitnavigationsprogram under civil kontrol, og om at det er under EU-kontrol;
  2. NOTERER SIG fremskridtene i programmets udviklingsfase; OPFORDRER indtrængende Kommissionen, fællesforetagendet Galileo, Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed og Den Europæiske Rumorganisation til at gøre deres yderste for at sikre, at Galileo-systemet er fuldt operationelt ved udgangen af 2010;
  3. NOTERER SIG Kommissionens oplysninger om status over forhandlingerne om koncessionsaftalen; UNDERSTREGER, at begge parter deler ansvaret for en vellykket afslutning af forhandlingerne om koncessionsaftalen, der skal omfatte en passende risikodeling mellem den fremtidige koncessionshaver og EU samt de nødvendige finansielle ordninger;

---

<sup>1</sup> Jf. dok. 10427/06 fra juni 2006. Meddelelsen skitserer dette europæiske projekts vigtigste komponenter og indeholder en ajourført tidsplan for dets gennemførelse.

<sup>2</sup> Dok. 10427/06.



4. ANMODER Kommissionen om regelmæssigt at holde det orienteret om de seneste fremskridt i forhandlingerne om koncessionsaftalen inden afslutningen af hovedkapitlerne og informere det om principaftalen, så snart den foreligger, for således at muliggøre en indgående drøftelse i de relevante rådssammensætninger, samt at holde det orienteret om de detaljerede aftaleforhandlinger, efterhånden som de skrider frem, inden Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed undertegner aftalen, navnlig for så vidt angår de finansielle følger for fællesskabsbudgettet; ANMODER Kommissionen om at forelægge en detaljeret saglig analyse, der supplerer oplysningerne i principaftalen, og som indeholder en vurdering af programmets økonomiske og strategiske værdi for EU og dets overkommelighed;
5. ERKENDER, at koncessionen, hvis den tildeles, vil indebære aftalemæssige forpligtelser for Fællesskabet i de 20 år, den varer, ligesom den vil gøre det nødvendigt at indføre særlige finansieringsmekanismer; ANMODER Kommissionen om inden for rammerne af finansforordningen<sup>1</sup> aktivt at fortsætte arbejdet med disse særlige finansieringsinstrumenter og aflægge rapport om de elementer, der som følge heraf måtte blive tilføjet i den foreslåede europæiske GNSS-finansforordning, så snart man kender principaftalens eller den foreslåede koncessionsaftales præcise følger for fællesskabsbudgettet;
6. ANMODER Kommissionen om aktivt at fortsætte arbejdet med at udvikle politikken for adgang til den statsregulerede tjeneste ("Public Regulated Service" (PRS)), navnlig for at definere betingelserne for medlemsstaternes organisering og forvaltning af deres brugergrupper, på grundlag af det forberedende arbejde, der allerede er gjort, og forelægge sine forslag i rette tid med henblik på Rådets drøftelse og godkendelse efter en tidsplan, der giver mulighed for at anvende PRS fra udgangen af 2010; GENTAGER, at medlemsstaternes anvendelse af den statslige tjeneste bliver fakultativ, og at de fulde driftsomkostninger ved tjenesten skal afholdes af brugerne på et ikke-kommercielt grundlag;
7. TILSKYNDER til fuld etablering af Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed, det fællesskabsagentur, der forvalter de offentlige interesser i forbindelse med EGNOS og Galileo; SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens lovgivningsforslag om overførsel af Galileo-fællesforetagendets resterende aktiviteter til denne myndighed i løbet af 2006, idet fællesforetagendet vil blive afviklet; SIGTER MOD at nå til enighed om forslagene inden udgangen af 2006;

---

<sup>1</sup> Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1).

8. BEKRÆFTER nødvendigheden af at nå til enighed om hjemstedet for Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed for at sikre, at den fungerer effektivt;
9. ANMODER Kommissionen om at forelægge en masterplan for de europæiske GNSS-programmers samlede løbetid, der skal omfatte drift af systemet, leveret service, certificering, videreudvikling, forvaltning, omkostninger og finansieringsplan; UNDERSTREGER, at masterplanen for EGNOS bør foreligge, før EGNOS overføres fra Den Europæiske Rumorganisation til Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed;
10. MINDER OM de konklusioner, som Rådet (transport, telekommunikation og energi) vedtog i juni 2003 om integration af EGNOS i Galileo-programmet; TILSKYNDER Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed til med alle berørte parter snarest muligt at indgå den aftale, som er nævnt i forordning (EF) nr. 1321/2004 (artikel 3, stk. 3);
11. ANERKENDER, at Den Europæiske Rumorganisation (ESA) har spillet en central rolle i udformningen og udviklingen af de europæiske GNSS-programmer og har en stor teknisk knowhow; UNDERSTREGER, at det er nødvendigt at fortsætte samarbejdet med ESA, ikke mindst om tekniske og videnskabelige spørgsmål, også under de næste etaper af udviklingen af programmet;
12. UNDERSTREGER betydningen af en effektiv styringsramme, inden for hvilken samspillet mellem politikfastlæggelse, politikovervågning, finansiel og teknisk forvaltning og alle ansvarsområder i tilknytning til programmet er klart og effektivt, idet der også tages hensyn til nødvendigheden af at sikre systemets sikkerhed; ANMODER Kommissionen om i lyset af de indhøstede erfaringer nøje at undersøge og efterfølgende rapportere om effektiviteten og egnetheden af de styringsrammer, der er udstukket med henblik på forvaltningen af samtlige opgaver i forbindelse med Galileo-programmet, navnlig med hensyn til en passende forvaltning af fastlæggelsen af Galileos opgaver og specifikationer og gennemførelsen heraf samt den effektive gennemførelse af foranstaltninger vedrørende systemets sikkerhed i overensstemmelse med Rådets afgørelser og på baggrund af EU's internationale forpligtelser samt de kommende aftalemæssige forbindelser med koncessionshaveren;

13. UNDERSTREGER betydningen af navnlig gennem forskningsaktiviteter at fremme det europæiske satellitbaserede radionavigationssystem for at opnå økonomisk succes; ERKENDER, at størstedelen af de økonomiske fordele ved Galileo primært kommer fra downstream-applikationerne; ANMODER Kommissionen om at sikre, at en retfærdig offentlig indkøbspolitik for Galileo vil sikre ensartede spilleregler, hvor alle medlemsstaterne har adgang til de økonomiske fordele ved Galileo; HILSER DET VELKOMMEN, at Kommissionen agter at offentliggøre en grønbog om Galileo-applikationerne inden udgangen af 2006;
14. OPFORDRER Kommissionen til i samråd med Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed og Rådets kompetente organer på sikkerhedsområdet og under hensyn til oplysningerne fra Galileos Sikkerhedsråd snarest muligt at udarbejde en kontrolordning for overførsel af følsomme Galileo-specifikke produkter og teknologi samt intellektuelle ejendomsrettigheder til tredjepart; denne kontrolordning skal være på linje med de eksisterende eksportkontrol- og ikke-sprednings-mekanismer i Den Europæiske Unions medlemsstater, der forhindrer overførsel af følsomme produkter og teknologier;
15. ERKENDER det internationale samarbejdes betydning for programmets succes; HAR TIL HENSIGT på grundlag af oplysninger fra Kommissionen at fastlægge de nærmere retningslinjer for dette samarbejde på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi) i december 2006."

– *d) Forhandlingerne om koncessionsaftalen*

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om, hvor langt fællesforetagendet Galileo er nået i sine igangværende forhandlinger om Galileo-koncessionsaftalen.

Rådet bad om at blive holdt regelmæssigt informeret om, hvordan forhandlingerne om koncessionsaftalen skrider frem, og specielt om risikodelingen mellem den offentlige og den private sektor og om de finansielle følger.

Forhandlingerne med konsortiet (der har otte medlemmer) startede efter afgivelsen af et fælles bud den 20. juni og 21. oktober 2005. Der var efter den første forhandlingsrunde den 17. februar 2006 enighed om, hvilke principper der skal følges under resten af proceduren.

Det er meningen, at der skal opnås enighed om koncessionsaftalen inden årets udgang; Kommissionen vil oplyse Rådet og Europa-Parlamentet om udfaldet af forhandlingerne og vil give dem et resumé, der viser risikodelingen mellem den private og den offentlige sektor og fordelingen af de vigtigste rettigheder og forpligtelser mellem de to sektorer.

– *e) Forbindelser med tredjelande*

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om situationen i forhold til tredjelande, især hvad angår deres deltagelse i Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed.

Kommissionen meddelte Rådet, at den agtede at forelægge et forslag til et horisontalt mandat med regler for tredjelandes deltagelse i programmet.

## **LUFTFART**

### **Fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart**

Rådet nåede til politisk enighed om et forslag til forordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (*dok. 13599/06*).

Denne tekst vil blive formelt vedtaget som Rådets fælles holdning på en kommende samling og derefter sendt til Europa-Parlamentet, så der hurtigt kan opnås enighed i forbindelse med andenbehandlingen.

Forordningen skal træde i stedet for forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart<sup>1</sup>, der blev vedtaget i kølvandet på terrorangrebene den 11. september 2001 og har været i kraft siden januar 2003. Kommissionen forelagde sit forslag i september 2005 (*dok. 12588/05*). Europa-Parlamentet vedtog sin første udtalelse i juni 2006 (*dok. 10377/06 + COR 1*).

Formålet med den nye forordning er at præcisere, forenkle og yderligere harmonisere de gældende bestemmelser med henblik på at forbedre den civile luftfartssikkerhed. Den fastsætter fælles bestemmelser for beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger. Den tilvejebringer endvidere grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen fra 1944 angående international civil luftfart. Den nye forordning omhandler sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen. Desuden fastsætter den bestemmelser for de tilfælde, hvor et tredjeland ønsker at anvende andre sikkerhedsforanstaltninger for flyvninger fra EF-lufthavne end dem, der er fastsat i fællesskabslovgivningen.

Det forordningsudkast, som Rådet er nået til enighed om, tager hensyn til den nye afgørelse om ændring af udvalgsprocedurereglerne<sup>2</sup> og til den aftale, som Spanien og Det Forenede Kongerige nåede frem til om Gibraltar den 18. september 2006 i Cordoba.

I betragtning af sikkerhedshændelserne i august 2006 i Det Forenede Kongerige agter Rådet hurtigt at nå til enighed med Europa-Parlamentet om forslaget. I den forbindelse vil især spørgsmålet om finansiering af sikkerhedsforanstaltningerne skulle undersøges nærmere, så der kan findes en løsning, der er tilfredsstillende for alle parter.

---

<sup>1</sup> EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Rådets afgørelse af 17. juli 2006 om ændring af afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

## Eksterne forbindelser

### – *Forhandlingerne mellem EU og USA om en luftfartsaftale*

Næstformand i Kommissionen, Jacques Barrot, informerede Rådet om, hvor langt man er nået i forhandlingerne med USA om en luftfartsaftale, efter at vedtagelsen af reglerne om kontrol med amerikanske luftfartsselskaber er blevet forsinket.

Rådet henviste til resultaterne af det transatlantiske topmøde mellem EU og USA den 21. juni 2006 i Wien (efter det sidste møde i TTE-Rådet den 9. juni), hvor de to parter ledere blev enige om at forstærke deres indsats, så der kan indgås en første etape-luftfartsaftale inden udgangen af 2006.

Rådet understregede, at det tillagde indgåelsen af denne historiske luftfartsaftale mellem EU og USA stor betydning. Det bekræftede, at alle Rådets medlemmer er tilfredse med teksten til det aftaleudkast, der blev forhandlet i november 2005, men beklagede den yderligere forsinkelse i USA's reform af kontrollen med amerikanske luftfartsselskaber, som efter dets opfattelse skal være på plads, før man går videre med aftalen. Resultaterne skal være absolut klare, betydningsfulde og solide.

Flere delegationer var særligt betænkelige ved følgerne af denne forsinkelse, idet de ikke mente, at de eksisterende aftaler sikrer lige vilkår.

Rådet anmodede Kommissionen om – på grundlag af yderligere kontakter med USA – at fortsætte sine bestræbelser for at sikre et tilfredsstillende og afbalanceret resultat med de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger, bl.a. overgangsbestemmelser, som forberedelse til Rådets samling i december, jf. konklusionerne fra topmødet mellem EU og USA.

– *Overflyvning af Sibirien*

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen og ministerindlæggene om den aktuelle situation med hensyn til forhandlingerne mellem EU og Rusland om betalinger for overflyvning af Sibirien. Rådet henviste til sine konklusioner af 27. marts 2006 og understregede, at det er vigtigt at nå frem til en aftale så hurtigt som muligt. Rådet håber stadig at finde en endelig løsning på topmødet mellem EU og Rusland den 24. november i Helsingfors.

Rådet vedtog på sin samling den 27. marts 2006 en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at forhandle med Rusland for at finde en løsning på problemet. Siden da har der fundet to forhandlingsrunder sted, i april i Moskva og i juni i Bruxelles. Spørgsmålet om overflyvning af Sibirien blev også drøftet på det første møde i Det Permanente Partnerskabsråd mellem EU og Rusland om transport, der fandt sted den 8. september 2006 i Villmanstrand. Der blev holdt et teknisk møde mellem parterne den 2. oktober i Skt. Petersborg. Der er gjort visse fremskridt i disse forhandlinger, men der er stadig en række problemer, som der endnu ikke er fundet nogen løsning på.



**EVENTUELT****– *Det Permanente Partnerskabsråd mellem EU og Rusland om transport***

Rådet noterede sig oplysninger fra formandskabet om resultaterne af det første møde i Det Permanente Partnerskabsråd mellem EU og Rusland om transport den 8. september 2006 i Villmanstrand. Hovedformålet med mødet var at etablere en dialog mellem EU og Rusland med henblik på yderligere styrkelse af det politiske og økonomiske samarbejde og videreudvikling af transportdialogen (*dok. 13015/06*).

**– *EU-ministerkonference om trafiksikkerhed***

Rådet noterede sig oplysninger fra den italienske delegation om forberedelsen af den forestående EU-ministerkonference om trafiksikkerhed den 3.-4. november 2006 i Verona (*dok. 13673/06*). Verona IV-konferencen, hvis tema er en innovativ tilgang til trafiksikkerhed, vil komme til at dreje sig om børns sikkerhed i trafikken, tohjulede køretøjers sikkerhed og innovativ trafiksikkerhedsteknologi.

## **ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**

### **TRANSPORT**

#### **Transportprotokollen til Alpekonventionen**

Rådet vedtog en afgørelse om godkendelse af undertegnelsen på Det Europæiske Fællesskabs vegne af transportprotokollen til Alpekonventionen.

Alpekonventionen<sup>1</sup> er en rammeaftale til beskyttelse og bæredygtig udvikling af Alperregionen, der tager sigte på at bevare og beskytte Alperne ved at anvende forebyggelses-, forureneren betaler- og samarbejdsprincippet blandt sine medlemmer. De kontraherende parter i konventionen er Østrig, Frankrig, Tyskland, Italien, Liechtenstein, Monaco, Slovenien, Schweiz og Den Europæiske Union.

Til virkeliggørelse af disse mål træffer parterne i konventionen foranstaltninger på områderne fysisk planlægning, fredning og landskabspleje, bjerglandbrug, bjergskoven, beskyttelse af jorden, turisme og fritid, energi, transport, bekæmpelse af luftforurening, vandmiljøet, befolkning og kultur og affaldshåndtering. Ifølge konventionen skal der udarbejdes vedtages gennemførelsesprotokoller for hvert af disse områder og med henblik på tvistbilæggelse mellem parterne.

De kontraherende parter i Alpekonventionen vedtog ved konsensus transportprotokollen i 2000. Blandt dens mål kan nævnes

- reduktion af den belastning og de risici, som transport i og på tværs af Alpeområdet indebærer, bl.a. ved at trafikken, især godstransporten, i højere grad omlægges til jernbanetransport, navnlig på grundlag af passende infrastrukturer og gennem incitament, der er i overensstemmelse med markedsprincipperne
- sikring af trafikken i og på tværs af Alpeområdet til økonomisk bæredygtige omkostninger ved at øge transportsystemernes effektivitet og fremme de for naturressourcerne mest miljøskånsomme transportformer og sikring af lige konkurrencevilkår mellem transportformerne.

---

<sup>1</sup> EFT L 61 af 12.3.1996, s. 32-36.

## Marco Polo II

Rådet vedtog en forordning om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (dok. *PE-CONS 3620/06*).

Marco Polo II-programmet dækker perioden 2007-2013 og er en udvidet udgave af det første program.<sup>1</sup> Sammenlignet med det første program er dets geografiske anvendelsesområde bredere, og der foreslås to nye typer projekter: motorveje til søs-projekter og trafikforebyggelsesprojekter.

Programmet tager sigte på at fremme intermodalitet, aflaste vejnettet og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i EU.

For at nå dette mål vil programmet støtte projekter inden for godstransport og logistik og andre relevante markeder under hensyntagen til de små og mellemstore virksomheders behov. Programmet vil bidrage til at overflytte mindst den forventede samlede vækst i den internationale vejgodstransport, målt i tonkilometer, til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller til en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Følgende fem typer projekter er tilskudsberettigede i henhold til Marco Polo II-programmet: katalysatorprojekter, motorveje til søs-projekter, trafikoverflytningsprojekter, trafikforebyggelsesprojekter og fælles læringsprojekter.

De generelle kontraktværdi- og trafikoverflytningstærskler er sat til 2 mio. EUR pr. katalysatorprojekt, 2,5 mio. EUR for motorveje til søs-projekter, 0,5 mio. EUR for trafikoverflytningsprojekter, 1 mio. EUR for trafikforebyggelsesprojekter og 250 000 EUR for fælles læringsprojekter.

Finansieringsrammen for programmet er sat til 400 mio. EUR (i 2004-priser).

Forordningen ophæver forordning (EF) nr. 1382/2003 om det første Marco Polo-program.

---

<sup>1</sup> Det første Marco Polo-program dækker perioden 2003-2006 og har et budget på 75 mio. EUR (forordning nr. 1382/2003, EUT L 196 af 2.8.2003).

**HANDELSPOLITIK****Antidumping – Kina, Hongkong og Taiwan – "Digital versatile discs" til indspilning**

Rådet godkendte et udkast til Kommissionens beslutning om afslutning af antidumpingproceduren vedrørende importen af "digital versatile discs" til indspilning ("DVD+/-R") med oprindelse i Folkerepublikken Kina, Hongkong og Taiwan.

**Aftalen mellem EU og Canada om vin og spiritus**

Rådet vedtog en afgørelse om Fællesskabets holdning til forretningsordenen for den fælles komité, der er oprettet i henhold til artikel 27 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada om handel med vin og spiritus (*dok. 12963/06*).

**KONKURRENCEEVNE****Program for konkurrenceevne og innovation (2007-2013)\***

Rådet vedtog – efter Rådets og Parlamentets fælles beslutningsprocedure – en afgørelse om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013), idet det godkendte alle de ændringer, som Europa-Parlamentet havde vedtaget i forbindelse med førstebehandlingen (*PE-CONS 3622/06 + dok. 13203/2/06 ADD 1 og ADD 2*).

Programmet, der har et budget på 3,2 mia. EUR<sup>1</sup> for den syvårige periode, tager sigte på at fremme virksomhedernes og særlig SMV'ernes konkurrenceevne, at fremme alle former for innovation, at fremskynde udviklingen af et bæredygtigt, konkurrencedygtigt og innovativt informationsfund og at forbedre energieffektiviteten og fremme nye og vedvarende energikilder i alle sektorer.

*Jf. også pressemeddelelse 13855/06.*

---

<sup>1</sup> I 2004-priser. Tallet i løbende priser er 3,6 mia. EUR.

**LANDBRUG****Importkontingenter for oksekød af høj kvalitet**

Rådet vedtog en forordning om ændring af definitionerne for visse importkontingenter for oksekød af høj kvalitet fra Argentina, Brasilien og Uruguay (*dok. 13096/06*).

Formålet med forordningen er at tilpasse definitionerne for visse importkontingenter for oksekød af høj kvalitet for at gøre dem lettere at revidere og kontrollere. Foranstaltningen træffes for at minimere risikoen for manglende overholdelse og ændrer ikke ved de grundlæggende importvilkår.

**SUNDHED****Tilsætning af vitaminer og mineraler til fødevarer\***

Rådet vedtog med kvalificeret flertal<sup>1</sup> en forordning om tilsætning af vitaminer og mineraler samt visse andre stoffer til fødevarer, idet det godkender alle de ændringer, som Europa-Parlamentet havde vedtaget i forbindelse med andenbehandlingen (*dok. PE-CONS 3617/06 og 12223/06 ADD 1*).

Formålet med forordningen er at sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende for så vidt angår tilsætning af vitaminer og mineraler samt visse andre stoffer til fødevarer, idet der samtidig sikres et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

**Ernærings- og sundhedsanprisninger af fødevarer\***

Rådet vedtog med kvalificeret flertal<sup>2</sup> en forordning om ernærings- og sundhedsanprisninger af fødevarer, idet det godkendte alle de ændringer, som Europa-Parlamentet havde vedtaget i forbindelse med andenbehandlingen (*dok. PE-CONS 3616/5/06 og 12224/06 ADD 1*).

Formålet med forordningen er at sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende for så vidt angår ernærings- og sundhedsanprisninger af fødevarer, idet der samtidig sikres et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

---

<sup>1</sup> Den danske delegation stemte imod.

<sup>2</sup> Den danske og den svenske delegation stemte imod, og den irske og den nederlandske delegation undlod at stemme.