



RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION



13649/08 (Presse 276)
(OR. fr)

PRESSEMEDDELELSE

2895. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Luxembourg, den 9. og 10. oktober 2008

Formand

Dominique BUSSEREAU

Frankrigs statssekretær med ansvar for transport

Jean-Louis Borloo

Frankrigs minister for økologi, energi, bæredygtig udvikling
og fysisk planlægning

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 281 5389 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

13649/08 (Presse 276)

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Transport

Rådet nåede til politisk enighed om to lovgivningsforslag, der indgår i tredje pakke om søfartssikkerhed - flagstaternes forpligtelser og redernes erstatningsansvar for så vidt angår søretlige krav.

Rådet vedtog en afgørelse om et forhandlingsmandat til Kommissionen med henblik på indgåelse af en Euro-Middelhavs-aftale med Libanon på luftfartsområdet.

Endvidere vedtog Rådet:

- en resolution om lanceringen af SESAR-programmets udviklingsfase
- konklusioner om inddragelse af luftfartssektoren i Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter.

Energi

Rådet nåede til politisk enighed om alle lovgivningsforslag vedrørende det indre marked for energi.

Rådet vedtog endvidere konklusioner om energieffektivitet.

INDHOLD¹

DELTAGERE.....	4
-----------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

TRANSPORT	6
Grønnere transport - Rådets konklusioner	6
Grænseoverskridende sanktioner	6
Inddragelse af luftfartssektoren i Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter - tredjelandes deltagelse – Rådets konklusioner	7
Aftale med Libanon på luftfartsområdet	9
Lufttrafikstyring - SESAR-programmet	10
Søtransport	15
ENERGI	17
Det indre marked for energi	17
Lovgivningspakken om klima og energi	19
Energieffektivitet - Rådets konklusioner	20
Energisikkerhed	25

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

EKSTERNE FORBINDELSER

– Forbindelse mellem EU og Canada - Samarbejde i konkurrenceundersøgelser	27
---	----

LANDBRUG

– Kriterier for tildeling af visse former for direkte støtte*	27
---	----

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://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 Presse-tjenesten.

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Didier SEEUWS
Paul MAGNETTE

Stedfortrædende fast repræsentant
Klima- og energiminister

Bulgarien:

Petar Vassilev MUTAFCHIEV
Galina TOSHEVA

Transportminister
Viceminister for økonomi og energi

Den Tjekkiske Republik:

Aleš REBIČEK
Martin ŘÍMAN

Transportminister
Industri- og handelsminister

Danmark:

Lars BARFOED
Connie HEDEGAARD

Transportminister
Klima- og energiminister

Tyskland:

Matthias VON RANDOW

Peter HINTZE

Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Anlægs-
arbejder og Byudvikling
Statssekretær under forbundsministeren for økonomi og
teknologi, medlem af Forbundsdagen

Estland:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Eamon RYAN
Noel AHERN

Minister for kommunikation, energi og naturressourcer
Viceminister, Transportministeriet, med særligt ansvar for
færdselssikkerhed

Grækenland:

Christos FOLIAS
John TZOANOS

Udviklingsminister
Generalsekretær, Ministeriet for Handelsflåden, Ægæer-
havet og Øpolitik

Spanien:

Magdalena ÁLVAREZ ARZA
Pedro Luis MARÍN URIBE

Minister for infrastruktur og transport
Generalsekretær, minister for industri, turisme og handel

Frankrig:

Jean-Louis BORLOO

Dominique BUSSEREAU

Ministre d'État, minister for økologi, energi, bæredygtig
udvikling og fysisk planlægning
Statssekretær med ansvar for transport

Italien:

Altero MATTEOLI
Claudio SCAJOLA

Infrastruktur- og transportminister
Minister for økonomisk udvikling

Cypern:

Nicos NICOLAIDES
Antonis PASCHALIDES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder
Minister for handel, industri og turisme

Lettland:

Nīls FREIVALDS
Artūrs BERGHOLCS

Statssekretær, Transport- og Kommunikationsministeriet
Statssekretær, Økonomiministeriet, medlem af parlamentet

Litauen:

Vytas NAVICKAS
Alminas MAČIULIS

Økonomiminister
Statssekretær, Transport- og Kommunikationsministeriet

Luxembourg:

Lucien LUX
Jeannot KRECKÉ

Miljøminister og transportminister
Minister for økonomi og udenrigshandel samt sportsminister

Ungarn:

Lajos CSEPI
Ágnes VARGHA

Statssekretær, Transportministeriet
Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Austin GATT
George PULLICINO

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister
Minister for ressourcer og landdistriktspørgsmål

Nederlandene:

Camiel EURLINGS

Minister for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning
Økonomiminister

Maria VAN DER HOEVEN

Østrig:

Martin BARTENSTEIN
Christa KRANZL

Forbundsminister for økonomi og arbejde
Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Innovation og Teknologi

Polen:

Waldemar PAWLAK
Cezary GRABARCZYK

Vicepremierminister og økonomiminister
Infrastrukturminister

Portugal:

Manuel PINHO

Økonomi- og innovationsminister

Rumænien:

Barna TANCZOS
Tudor CONSTANTINESCU

Statssekretær, Transportministeriet
Formand for det rumænske agentur for energibesparelse

Slovenien:

Mary Veronica TOVSAK PLETESKI

Stedfortrædende fast repræsentant

Slovakiet:

Milan MOJŠ

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Postvæsen og Telekommunikation
Statssekretær, Økonomiministeriet

Peter ŽIGA

Finland:

Anu VEHVILÄINEN
Mauri PEKKARINEN

Transportminister
Økonomiminister

Sverige:

Leif ZETTERBERG
Ola ALTERÅ

Statssekretær under infrastrukturministeren
Statssekretær under erhvervs- og energiministeren

Det Forenede Kongerige:

Geoff HOON
Ed MILIBAND

Statssekretær, Finansministeriet, samt Chief Whip
Minister for regeringens kontor og kansler for hertugdømmet Lancaster

Kommissionen:

Antonio TAJANI
Andris PIEBALGS

Næstformand
Medlem

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

TRANSPORT

Grønnere transport - Rådets konklusioner

Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til at fortsætte gennemgangen af dette udkast til konklusioner med henblik på vedtagelse på samlingen i december.

Grænseoverskridende sanktioner

Rådet havde en offentlig orienterende debat om et forslag til direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet.

Ministrene var enige om målet med Kommissionens forslag og understregede, at der er behov for et vedvarende og effektivt europæiske instrument. Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til at fortsætte drøftelserne om dette forslag under hensyn til delegationernes bemærkninger. Rådet vil vende tilbage til dette spørgsmål på samlingen i december.

Nogle medlemsstater var i tvivl om, hvorvidt det retsgrundlag, som er valgt i Kommissionens forslag, er korrekt. Disse delegationer var således ikke sikre på, om der foreligger fællesskabskompetence, på grundlag af hvilken direktivforslaget kan vedtages.

Dette forslag skal bidrage til EU's trafiksikkerhedspolitik, der siden 2001 har haft til formål at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010. Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre trafiksikkerheden i Den Europæiske Union. Forslaget går med henblik herpå ud på at gennemføre sanktioner over for bilister, der begår en trafikforseelse i en anden medlemsstat end den, hvor bilen er indregistreret. Direktivet omfatter fire trafikforseelser: hastighedsoverskridelse, spirituskørsel, kørsel uden sikkerhedssele og fremkørsel mod rødt lyssignal. Det er disse forseelser, der medfører det største antal dødsulykker i trafikken.

Forslaget sigter mod, at der oprettes et elektronisk dataudvekslingsnet på EU-plan, således at indehaveren af et køretøj kan identificeres, og myndighederne i den medlemsstat, hvor en forseelse er begået, kan sende en bødetilkendegivelse til indehaveren af det køretøj, som var involveret i forseelsen.

Kommissionen forelagde sit forslag i marts 2008 (*dok. [7984/08](#)*). Europa-Parlamentet forventes at vedtage sin førstebehandlingsudtalelse i november 2008.

Inddragelse af luftfartssektoren i Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter - tredjelandes deltagelse – Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"Rådet for Den Europæiske Union

1. ERINDRER OM, at Den Europæiske Union har sat sig som mål at foretage en ensidig reduktion af drivhusgasemissionerne med 20% i 2020 og med 30% som led i en ambitiøs global aftale vedrørende en ordning for bekæmpelse af klimaændringerne for tiden efter 2012,
2. MENER, at den internationale luftfartssektor, der ikke er omfattet af staternes kvantitative forpligtelser ifølge Kyotoprotokollen, ligeledes bør deltage i målet om at reducere drivhusgasemissionerne på grund af dens påvirkning af miljøet,
3. BEKRÆFTER, at det ønsker at opnå en reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfartssektoren gennem en samlet strategi, der ikke alene omfatter markedsbaserede foranstaltninger, men også navnlig gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, modernisering af lufttrafikstyringen (SESAR) og intensivering af luftfartsforskningsindsatsen, især via Clean Sky-programmet,

UNDERSTREGER, at det er nødvendigt at overholde disse programmets tidsplaner og mål, så der kan opnås en betydeligt bedre miljøpræstation inden for luftfartssektoren,

ANMODER Kommissionen om nøje at overvåge dette,

4. MENER, at de høje brændstofpriser har pålagt luftfartsselskaberne en økonomisk byrde, som burde kunne tilskynde dem til at fremskynde deres program for modernisering af luftfartøjsflåden og udnytte andre hurtigtvirkende effektiviseringsforanstaltninger bedst muligt for at forbedre deres energieffektivitet,
5. MENER, at væksten i luftfartssektoren på trods af den forværrede økonomiske situation som følge af forhøjede brændstofpriser må forventes at være højere end den emissionsreduktion, der sker som følge af forbedringen af den teknologiske ydeevne, og at det derfor er berettiget også at træffe økonomiske foranstaltninger for at bidrage til at begrænse emissionerne fra denne sektor,

6. MENER, at en inddragelse af luftfartssektoren i emissionskvotehandelsordningerne internationalt anerkendes som den mest omkostningseffektive løsning ud fra et miljøsynspunkt, sammenlignet med andre økonomiske og fiskale foranstaltninger.
7. NOTERER SIG i denne forbindelse afstemningen efter andenbehandlingen i Europa-Parlamentet den 8. juli 2008 om direktivet om inddragelse af luftfarten i Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter, der bekræfter aftalen fra slutningen af juni 2008 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen og gør det muligt at inddrage luftfarten i Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter fra 2012,
- 7a. UNDERSTREGER, at dette direktiv er udformet til, på et ikke-diskriminerende grundlag, at gælde for alle luftfartsselskaber i alle de stater, der leverer tjenester til, fra eller inden for EU,
8. UNDERSTREGER, at den aftale, der blev indgået i slutningen af juni 2008, er en passende balance mellem emissionshandelsordningens miljømæssige integritet for luftfartssektoren på den ene side og den internationale konkurrenceprægede ramme, inden for hvilken luftfartssektoren operer, på den anden side. ERKENDER i den henseende, at luftfartsselskaberne har behov for forudsigelige grundlæggende parametre i dette direktiv, især emissionsloftet og den kvoteandel, der tildeles ved auktion,
9. UNDERSTREGER, at dette direktiv kun er første etape på vejen mod det endelige mål, der er at nå frem til en aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra luftfarten, og at det om nødvendigt vil blive ændret med henblik på tilpasning til denne globale sammenhæng,
10. UDTRYKKER i den forbindelse HÅB om, at drøftelserne i ICAO's gruppe om international luftfart og klimaændringer, der skal fastlægge et handlingsprogram og en fælles strategi for den internationale luftfart, vil føre til vidtrækkende forslag, der kan bekræftes på et møde på højt plan i 2009 med henblik på at bidrage til de beslutninger, der skal træffes på 15. partskonference (COP 15) under UNFCCC, som er berammet til december 2009,
11. ERINDRER OM, at det europæiske direktiv med henblik på at nå målet om oprettelse af et globalt system vil gøre det muligt at anerkende tilsvarende foranstaltninger, der er indført af tredjelande, og ANMODER derfor Kommissionen om at fortsætte sine kontakter med tredjelande om Fællesskabets ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter for at undersøge mulighederne for, at sådanne stater kan indføre foranstaltninger, svarende til dem, der træffes i medfør af det pågældende afsnit i direktivet,

ANMODER Kommissionen om at fremme gennemførelsen af disse bestemmelser navnlig inden for rammerne af luftfartsaftaler med tredjelande,

12. UNDERSTREGER, at direktivet giver luftfartsselskaberne mulighed for at udnytte Kyotoprotokollens fleksibilitetsmekanismer, oprindeligt op til 15% af det antal kvoter, som de skal returnere, og at dette vil være til fordel for de udviklingslande, hvor der gennemføres tilsvarende projekter,
13. MINDER OM, at det tilkommer medlemsstaterne i overensstemmelse med deres forfatnings- og budgetmæssige bestemmelser at tage stilling til, hvorledes indtægterne fra auktioneringen af luftfartssektorens emissionskvoter skal anvendes, og at de i den forbindelse forpligter sig til at bekæmpe klimaændringer."

Aftale med Libanon på luftfartsområdet

Rådet vedtog en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med Libanon om en Euro-Middelhavs-aftale om luftfart.

Kommissionen anmodede om dette mandat i 2004. Denne anmodning blev forelagt for Rådet samtidig med anmodningerne vedrørende Marokko og Jordan og bygger på Kommissionens udtalelse om, at det er nødvendigt at indføre en generel luftfartspolitik over for Den Europæiske Unions nabolande.

Aftalen skal fremme gensidig tilnærmelse af lovbestemmelserne og etablere et samarbejde om sikkerhed, security og miljønormer. Den har endvidere til formål at sikre en gradvis markedsåbning mellem Den Europæiske Union og Libanon.

Lufttrafikstyring - SESAR-programmet

Ændring af forordningen om oprettelse af et fællesforetagende

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling med hensyn til forordningen om ændring af forordning (EF) nr. 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende¹ til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem.

Forordningen ændres for at præcisere fællesforetagendet SESAR's retlige status, så det får samme status som de andre fællesforetagender, der for nylig er nedsat inden for rammerne af de fælles teknologiinitiativer såsom Clean Sky eller Artemis. Med henblik herpå er følgende bestemmelser medtaget i forordningen: anerkendelse af fællesforetagendet SESAR som fællesskabsorgan, anvendelse af ansættelsesvilkårene for de midlertidigt ansatte i Fællesskaberne på dets personale, anvendelse af protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter på fællesforetagendet, dets personale og administrerende direktør osv.

Kommissionen forelagde Rådet dette ændringsforslag i juli 2008 (*dok. [12204/08](#)*). Rådet nåede til enighed om den generelle indstilling vedrørende dette udkast til forordning i afventen af Europa-Parlamentets udtalelse.

SESAR-programmet (Single European Sky Air Traffic Management Research) har til formål at modernisere lufttrafikstyringen i Europa og inden 2020 at forsyne Fællesskabet med en effektiv kontrolinfrastruktur, der vil gøre det muligt at udvikle en sikker og miljøvenlig lufttrafik. SESAR udgør det teknologiske og industrielle aspekt af det fælles europæiske luftrum. Det består af tre faser: definitionsfasen (2005-2008), der har gjort det muligt at udarbejde SESAR-masterplanen for indførelsen af det kommende trafikstyringssystem, udviklingsfasen (2008-2013), der vil blive overvåget af fællesforetagendet, og implementeringsfasen (2014-2020).

Rådets resolution om lanceringen af SESAR-programmets udviklingsfase

¹ Fællesforetagender er instrumenter, som er hjemlet i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, og som giver Fællesskabet mulighed for at oprette strukturer, bl.a. offentlig-private partnerskaber, der er nødvendige af hensyn til en korrekt gennemførelse af Fællesskabets programmer for forskning, teknologisk udvikling og demonstration.

Rådet vedtog følgende resolution:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

som minder om:

- i) Rådets erklæring af 9. juni 2006 om forslaget til Rådets forordning om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR),
- ii) Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR),
- iii) Rådets resolution af 8. juni 2007 om den formelle oprettelse af fællesforetagendet,

som henviser til:

- i) Kommissionens meddelelse af 25. juni 2008 om det fælles europæiske luftrum II: på vej mod en mere bæredygtig lufttrafik med forbedrede præstationer, og
 - ii) oplysningerne fra Kommissionens tjenestegrene om rapporten fra SESAR-konsortiet og SESAR-masterplanen,
1. GENTAGER, at det for at sikre udviklingen af en ny generation af lufttrafikstyringssystemer (ATM) i Europa er nødvendigt at rationalisere den offentlige og den private sektors bestræbelser og samle dem i et fælles europæisk program: SESAR;
 2. UNDERSTREGER, at SESAR-programmet tager sigte på at opretholde et højt sikkerhedsniveau, forbedre kapaciteten og udvikle et effektivt, bæredygtigt og miljøvenligt europæisk lufttrafiksystem;
 3. NOTERER SIG med tilfredshed det resultat af definitionsfasen, som SESAR-konsortiet har fremlagt, og HILSER konsensusen blandt alle parterne i konsortiet VELKOMMEN;

4. FINDER, at SESAR-masterplanen, der er resultatet af definitionsfasen, er grundlaget for udarbejdelsen af fællesforetagendets arbejdsprogram, indgåelsen af medlemskabsaftaler og lanceringen af udviklingsfasen;
5. ANMODER Kommissionen om at forelægge Rådet et forslag til godkendelse af ATM-masterplanen på grundlag af en vurdering af SESAR-masterplanen og HILSER DET VELKOMMEN, at Kommissionen har givet tilsagn om så vidt muligt at gøre dette inden udgangen af marts 2009;
6. UNDERSTREGER, at ATM-masterplanen bør betragtes som et dynamisk dokument, der skal ajourføres regelmæssigt og være i overensstemmelse med forordningerne om det fælles europæiske luftrum;
7. OPFORDRER fællesforetagendet til at holde den fremtidige ATM-masterplan ajour i tæt samarbejde med alle medlemsstaterne og alle parterne, navnlig militæret, faglige sammen slutninger, erhvervs- og almenflyvning, for at opfylde målene for det fælles europæiske luftrum;
8. UNDERSTREGER, at miljøeffektivitet i forbindelse med ATM er et af hovedmålene i SESAR-programmet, og at det udgør et konkret bidrag inden for den europæiske politik for reduktion af luftfartens miljøpåvirkninger, især drivhusgasemissioner og støj, tillige med de europæiske forsknings- og udviklingsprogrammer og den planlagte medtagelse af luftfartssektoren i emissionshandelssystemet (ETS);
9. OPFORDRER Kommissionen til:
 - at lægge særlig vægt på miljøeffektivitet i forbindelse med udviklingen af ATM-masterplanen
 - nøje at overvåge fremskridtene med SESAR-programmet og dets overensstemmelse med ATM-masterplanen og regelmæssigt aflægge rapport til Udvalget for det Fælles Luftrum
 - at sikre, at fællesforetagendet indfører en risikostyringsproces
 - at aflægge rapport til Udvalget for det Fælles Luftrum om risikobegrænsende foranstaltninger
 - i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 at forelægge ændringerne af ATM-masterplanen for Udvalget for det Fælles Luftrum;

10. HILSER den formelle oprettelse af fællesforetagendet og påbegyndelsen af driften VELKOMMEN;
11. NOTERER SIG de finansielle tilsagn fra de stiftende medlemmer af fællesforetagendet, og navnlig at Fællesskabet skal bidrage med anslået 700 mio. EUR i perioden 2007-2013, og at Eurocontrols foreløbige råd har bekræftet, at det vil bidrage med et tilsvarende beløb;
12. SER MED TILFREDSHED PÅ interesselikendegivelserne fra de nuværende 15 kandidater, der er medlemmer af fællesforetagendet, og deres bindende tilsagn om mindst samme bidrag til udviklingsfasen af SESAR som Fællesskabet, i overensstemmelse med artikel 12 i fællesforetagendets vedtægter, og understreger betydningen af, at forhandlingerne om partnerskabsaftaler afsluttes med et godt resultat inden udgangen af 2008 som en forudsætning for indledningen af udviklingsaktiviteterne;
13. NOTERER SIG oplysningerne fra Kommissionen om:
 - de procedurer, som fællesforetagendet har udviklet for finansiel værdiansættelse af dets medlemmers bidrag i naturalier
 - den politik vedrørende intellektuelle ejendomsrettigheder, som fællesforetagendet er ved at udvikle, og som giver industrien mulighed for at indføre innovative ordninger, samtidig med at offentlighedens interesser beskyttes
 - udformningen af en politik og henstillinger vedrørende samarbejde med tredjelande;
14. MINDER OM, at SESAR-fællesforetagendet i henhold til artikel 18 i vedtægterne er ejer af alle materielle og immaterielle formuegenstande, som er skabt af fællesforetagendet eller overført til det med henblik på SESAR-projektets udviklingsfase i overensstemmelse med aftaler indgået af fællesforetagendet, og at det kan give adgangsret til den viden, som projektet resulterer i, navnlig til sine medlemmer samt til Den Europæiske Unions medlemsstater og/eller Eurocontrol til deres egne og ikke-forretningsmæssige formål, og UNDERSTREGER, at SESAR bl.a. bør fremme konkurrence på markedet for ATM-produkter; FINDER i den forbindelse, at der bør træffes passende foranstaltninger til at sikre, at eksisterende intellektuelle ejendomsrettigheder ikke krænkes;

15. ER ENIGT I, at fællesforetagendet bør indgå medlemskabsaftaler med offentlige eller private foretagender eller organer i) fra tredjelande, der har undertegnet en luftfartsaftale med Fællesskabet, ii) hvis medlemskab tilfører det europæiske samfund merværdi, bl.a. i form af teknologi, beskæftigelse, og markedsmuligheder, og iii) som, når der findes et tilsvarende program, anvender regler om gensidighed på fællesskabsindustriens deltagelse i dette program;
16. OPFORDRER medlemsstaterne til at indtage fælles holdninger i internationale organisationer som ICAO eller Eurocontrol for at sørge for, at SESAR er i overensstemmelse med internationale standarder, og for at fremme forslag til SESAR-standarder med henblik på global indførelse af SESAR-teknologier;
17. OPFORDRER fællesforetagendet til på et tidligt stadium at indkredse eksisterende og validerede tekniske løsninger, der kan anvendes som grundlag for hurtig implementering med henblik på at sikre hurtige fordele;
18. MINDER OM, at Kommissionen i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af fællesforetagendet skal aflægge rapport om de fremskridt, der er gjort med programmet inden udgangen af 2010, for således at give Rådet mulighed for at bevare et overblik over ATM-masterplanen;
19. OPFORDRER Kommissionen til i denne rapport at medtage præcise forslag til forberedelse af og overgang til implementeringsfasen med vægt på styring, på passende og innovative finansieringsmekanismer for visse parter, hvor det er relevant, samt på risikobegrænsende foranstaltninger;
20. OPFORDRER Kommissionen til at anmode Udvalget for det Fælles Luftrum om en udtalelse om forslagene til styrings- og finansieringsmekanismer under implementeringsfasen, inden denne rapport forelægges;
21. GENTAGER, at Rådet i henhold til artikel 1, stk. 4, i forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af fællesforetagendet, hvis det er relevant, skal revurdere anvendelsesområdet for samt styringen, finansieringen og varigheden af fællesforetagendet."

Søtransport

Rådet nåede med enstemmighed til politisk enighed om de to sidste lovgivningsforslag, der indgår i tredje pakke om søfartssikkerhed, dvs. forslaget til direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater (*dok. [14246/08](#)*) og forslaget til direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti (*dok. [14203/08](#)*).

Endvidere vedtog repræsentanterne for regeringerne for Den Europæiske Unions medlemsstater, forsamlet i Rådet, en erklæring (*dok. [13596/08](#)*) om søfartssikkerhed, der udgør et klart politisk tilsagn fra medlemsstaterne om, at de vil gøre alt, hvad der står i deres magt, for at sikre en hurtig anvendelse af de internationale konventioner om søfartssikkerhed og Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) regler vedrørende flagstater og audit.

De fleste medlemsstater gik ikke ind for disse to direktivforslag på samlingen i Rådet den 7. april 2008 (*jf. pressemeddelelse [7805/08](#), s. 15*) og på det uformelle rådsmøde i La Rochelle den 1. og 2. september. Drøftelserne om disse forslag er dog blevet genoptaget under det franske formandskab på grundlag af tekster, der i vidt omfang er ændret i forhold til Kommissionens oprindelige forslag. De to lovtekster tager i den form, de har i den politiske aftale, hensyn til delegationernes vigtigste bekymringer, der især vedrører en eventuel overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Fællesskabet og for store administrative byrder for de nationale administrationer.

Kommissionen forelagde sine forslag (*dok. [6843/08](#), [5907/06](#)*) for Rådet i februar 2006 som led i tredje pakke vedrørende søfartssikkerhed², der består af syv lovgivningsforslag, som har til formål at styrke søfartssikkerheden i Europa ved at forbedre forebyggelsen af ulykker og undersøgelser af ulykker og ved at styrke kontrollen med fartøjernes kvalitet. Rådet har allerede vedtaget seks fælles holdninger på grundlag af fem af disse forslag fra Kommissionen.

² Denne pakke består af følgende fem andre forslag:

- et forslag til direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (*dok. [5912/06](#)*);
- et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (*dok. [5171/06](#)*);
- et forslag om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF (*dok. [6436/06](#)*);
- et forslag om havnestatskontrol (*dok. [5632/06](#)*);
- et forslag om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje (*dok. [6827/06](#)*).

Opfyldelse af kravene til flagstater

Det udkast til direktiv, som ministrene har godkendt, vedrører hovedsagelig de nationale administrations forpligtelser vedrørende audit og kvalitetscertificering. Ifølge teksten skal der hvert syvende år foretages en audit af medlemsstaternes administrationer i overensstemmelse med IMO-reglerne med forbehold af en positiv reaktion fra IMO's side på en rettidigt fremsat anmodning fra den pågældende medlemsstat. Denne forpligtelse på EU-niveau er knyttet til den internationale udvikling: når IMO-auditten bliver en forpligtelse for alle de stater, der er part i IMO, forsvinder fællesskabsbestemmelsen, så man undgår et parallelt system.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 29. marts 2007 (dok. [7805/07](#), s. 5).

Redernes erstatningsansvar for så vidt angår søretlige krav

Den direktivtekst, der blev godkendt af ministrene, vedrører fra nu af ikke længere redernes erstatningsansvar, men udelukkende redernes forpligtelse til at have en forsikring, som dækker mulige søretlige krav. De administrative byrder for medlemsstaterne er blevet mindsket, og der er indført en revideret sanktionsordning.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 29. marts 2007 (dok. [7805/07](#), s. 23).

Rådets politiske enighed om disse to direktivudkast udgør en væsentligt element, som der skal tages hensyn til under forhandlingerne mellem Europa-Parlamentet og Rådet om de seks andre tekster vedrørende søfartspakken, for hvilke de fælles holdninger er blevet sendt til Europa-Parlamentet.

ENERGI

Det indre marked for energi

Rådet nåede med enstemmighed til politisk enighed om alle lovgivningsforslagene vedrørende det indre marked for energi.

Teksterne til disse lovgivningsforslag, som de foreligger efter rådssamlingen, findes i følgende dokumenter: elektricitetsdirektivet *dok. [14140/08](#)*, elektricitetsforordningen *dok. [14143/08](#)*, agenturforordningen *dok. [14142/08](#)*, gasdirektivet *dok. [14141/08](#)* og gasforordningen *dok. [14145/08](#)*.

Rådets fælles holdninger vil blive udarbejdet på grundlag af denne politiske enighed. De vil blive sendt til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandling som led i proceduren med fælles beslutningstagning inden årets udgang.

Kommissionen forelagde tredje pakke af lovgivningsforanstaltninger vedrørende det indre marked for energi³ den 19. december 2007 som svar på en anmodning fra Det Europæiske Råds forårsmøde i 2007⁴. Denne pakke tager sigte på at supplere de eksisterende bestemmelser for at få det indre marked til at fungere for alle forbrugere og medvirke til, at Den Europæiske Union kan opnå en mere sikker, konkurrencedygtig og bæredygtig energiforsyning.

På grundlag af den aftale, der blev opnået på den seneste samling i Rådet (energi) den 6. juni (*dok. [10513/08](#)*), fortsatte drøftelserne under det franske formandskab med henblik på at færdigbehandle teksterne til retsakter og afslutte de emner, der endnu ikke er afklaret: bestemmelsen om tredjelande og ensartede konkurrencevilkår.

-
- ³ Den pakke, som Kommissionen har foreslået, omfatter følgende forslag:
- et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/54/EF om fælles regler for det indre marked for elektricitet (*dok. [13043/07](#)*);
 - et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/55/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas (*dok. [13045/07](#)*);
 - et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et agentur for samarbejde mellem energimyndigheder (*dok. [13046/07](#)*);
 - et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1228/2003 om betingelserne for netadgang i forbindelse med grænseoverskridende elektricitetsudveksling (*dok. [13048/07](#)*);
 - et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1775/2005 om betingelserne for adgang til naturgastransmissionsnet (*dok. [13049/07](#)*).
- ⁴ Handlingsplan 2007-2009 om en energipolitik for Europa (*dok. [7224/1/07](#)*).

Bestemmelsen om tredjelande har til formål at finde en ikke-protektionistisk løsning på spørgsmålet om tredjelandetsnetkontrol, der sikrer, at tredjelandes virksomheder overholder de samme bestemmelser som dem, der gælder for EU-virksomheder. Denne bestemmelse tydeliggør de kriterier, som skal lægges til grund for vurderingen af investeringer fra selskaber i tredjelande, navnlig EU's forsyningssikkerhed. Den tekst, som ministrene vedtog, fastsætter en certificeringsprocedure for investorer fra tredjelande, der ønsker at overtage kontrollen med et energitransportsystem eller dets operatør. Den angiver i detaljer, hvem der er ansvarlig, og den rolle, som de nationale regulerende myndigheder og Kommissionen spiller.

Bestemmelserne om ensartede konkurrencevilkår, sådan som godkendt af ministrene, respekterer, at der på det indre marked for energi samtidig findes tre forskellige modeller for adskillelse af dels produktions- og leveringsaktiviteterne, dels transmissionsaktiviteterne. Teksten bestemmer navnlig, at selskaber, der varetager opgaver med produktion og levering af gas og elektricitet, ikke kan udøve kontrol over en transmissionssystemoperatør fra en medlemsstat, der har valgt fuldstændig adskillelse.

Kommissionens oprindelige forslag indeholder to valgmuligheder med henblik på effektiv adskillelse af forsynings- og produktionsaktiviteter fra netdrift: den ejendomsretlige adskillelse, hvilket betyder, at samme selskab ikke kan være ejer af et transmissionssystem og samtidig producere eller levere energi, og udpegelsen af en uafhængig systemoperatør.

Rådet godkendte en tredje løsning, hvorefter der skal oprettes uafhængige transmissionssystemoperatører med henblik på en effektiv adskillelse. Denne valgmulighed gør det muligt for selskaberne at bevare ejendomsretten til transmissionssystemer på betingelse af, at disse drives af en uafhængig transmissionssystemoperatør, og at supplerende garantier respekteres. Denne mulighed bør gælde for begge sektorer (elektricitet og gas) for de medlemsstater, hvor transmissionssystemet ejes af et vertikalt integreret selskab på datoen for direktivets ikrafttrædelse.

Europa-Parlamentet vedtog sine førstebehandlingsudtalelser den 17. juni om elektricitetsdirektivet (*dok. [10766/08](#)*), elektricitetsforordningen (*dok. [10767/08](#)*) og agenturforordningen (*dok. [10768/08](#)*) og den 8. juli om gasdirektivet (*dok. [10762/08](#)*) og gasforordningen (*dok. [11412/08](#)*) i pakken.

Lovgivningspakken om klima og energi

Rådet noterede sig oplysningerne fra formandskabet om, hvor langt man er nået i drøftelserne om hele lovgivningspakken om klima og energi. Det er formandskabets mål at nå til en aftale med Europa-Parlamentet inden udgangen af 2008 i overensstemmelse med mandatet fra Det Europæiske Råd fra marts 2008, sådan at man kan nå til enighed under førstebehandlingen inden udløbet af indeværende valgperiode.

Disse forslag skal vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagning mellem Europa-Parlamentet og Rådet.

Lovgivningspakken om klima og energi⁵, som Kommissionen forelagde den 23. januar 2008, supplerer de eksisterende foranstaltninger, der blev godkendt af Det Europæiske Råd i marts 2007 (*dok. [7224/1/07](#)*), dvs. en reduktion af drivhusgasserne med 20% inden 2020 og en andel af vedvarende energi i EU's samlede energiforbrug på 20% inden 2020, inkl. et mål på 10% for biobrændstoffer. Lovgivningsforslagene udgør et godt grundlag for en ambitiøs europæisk politik for imødegåelse af klimaændringer.

Denne lovgivningspakke bygger på enkelte nøgleprincipper: markante, effektive og troværdige mål, retfærdig og ligelig fordeling af indsatsen, omkostningseffektivitet, sikring af teknologisk udvikling og udbredelse for at nå de påkrævede drastiske reduktioner af drivhusgasemissionerne på længere sigt samt indførelse af de nødvendige incitamenter til en samlet international klimaafnåte.

⁵ Dette sæt foranstaltninger indeholder følgende forslag:

- et direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at forbedre og udvide ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet ("revision af emissions-handelsordningen") (*dok. 5862/08*);
- en beslutning om medlemsstaternes indsats for at nedbringe deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at nedbringe drivhusgasemissionerne frem til 2020 ("fordeling af indsatsen uden for emissionshandelsordningen") (*dok. [5849/08](#)*);
- et direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder ("direktiv om vedvarende energikilder") (*dok. [5421/08](#)*);
- et direktiv om geologisk lagring af kuldioxid ("direktiv om opsamling og lagring af CO₂") (*dok. [5835/08](#)*).

Energieffektivitet - Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner om gennemførelse af rammedirektiverne vedrørende energimærkning og miljøvenligt design af energiforbrugende produkter:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

som henviser til følgende:

Rådets direktiv 92/75/EØF af 22. september 1992 om angivelse af husholdningsapparaters energi- og ressourceforbrug har ved hjælp af mærkning og standardiserede produktoplysninger gjort det muligt at vedtage gennemførelsesdirektiver vedrørende mange produkter: køleskabe og dybfrysere, tørretumbler, vaskemaskiner, vaske-/tørremaskiner, opvaskemaskiner, lamper, elektriske ovne og luftkonditioneringsanlæg.

Rådets og Europa-Parlamentets direktiver har sideløbende fastsat præstationsniveauer for visse typer apparater (Rådets direktiv 92/42/EØF af 21. maj 1992 om krav til virkningsgrad i nye varmtvandskedler, der anvender flydende eller luftformigt brændsel, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/57/EF af 3. september 1996 om energieffektivitetskrav til elektriske køleskabe, dybfrysere og kombinationsskabe til husholdningsbrug, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/55/EF af 18. september 2000 om energieffektivitetskrav for forkoblinger til lysstofbelysning).

Kombinationen af disse to sæt lovgivningsbestemmelser, der har fjernet de ineffektive apparater og indført en effektivitetskonkurrence for de andre, har skabt mulighed for en reel udvikling på markedet for disse apparater og en udvikling hen imod en forbedring af energieffektiviteten.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/32/EF af 6. juli 2005 om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energiforbrugende produkter fastlægger gennemførelsesbestemmelser, der tager hensyn til alle væsentlige miljøpåvirkninger ved produkterne gennem deres livscyklus.

Dette direktiv gjorde det muligt allerede i 2005 at iværksætte undersøgelser af en liste over prioriterede produkter, der ifølge det europæiske klimaændringsprogram frembyder et stort potentiale for en omkostningseffektiv nedbringelse af drivhusgasemissionerne og energiforbruget, hvorved forsyningssikkerheden forbedres, og indførte en effektiv procedure for konsultation af parterne samt vedtagelse af gennemførelsesforanstaltninger efter komitologiproceduren.

og som tager følgende i betragtning:

Rådets konklusioner af 23. november 2006, hvor Rådet vedtog EF-handlingsplanen om energieffektivitet med det formål at styrke indsatsen for at udnytte det skønnede potentiale for energibesparelser på 20% i EU's årlige forbrug af primærenergi frem til 2020, bl.a. ved gennemførelsen af direktivet om miljøvenligt design af energiforbrugende produkter og revision af direktivet om angivelse af husholdningsapparaters energiforbrug.

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd den 8.-9. marts 2007 opfordrede til vedtagelse af en integreret klima- og energipolitik, der har tre grundlæggende mål: bekæmpelse af klimaændringer, forsyningssikkerhed og opretholdelse af de europæiske økonomiers konkurrenceevne gennem energi til overkommelige priser. Bekæmpelsen af klimaændringer er mere specifikt blevet kædet sammen med tre kvantificerede mål: reduktion på 20% af EU's energiforbrug i forhold til perspektiverne for 2020, forhøjelse med 20% af den del af EU's endelige samlede energiforbrug, der dækkes af vedvarende energi i 2020, og reduktion på 20% af drivhusgasemissionerne.

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i marts og juni 2008 bekræfter de faste og ambitiøse tilsagn om klima- og energipolitikken. EU ønsker at fastholde sit internationale lederskab inden for klimaændringer og energi. Med henblik herpå er EU fast besluttet på at opretholde momentum i forhandlingerne om De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og Kyoto-protokollen. Ved at opfylde alle de mål, der blev opstillet på Det Europæiske Råds forårsmøde i 2007, vil EU yde et væsentligt bidrag til denne målsætning; i forbindelse med udviklingen i oliepriserne opfordrede Det Europæiske Råd i juni også indtrængende medlemsstaterne og Kommissionen til at fremskynde gennemførelsen af handlingsplanen om energieffektivitet fra 2006 og til at overveje en eventuel revision heraf.

Forbedringen af energieffektiviteten er den væsentligste forudsætning for, at de andre mål kan opfyldes. Den vil spille en afgørende rolle for moderniseringen af vores økonomier og industrier med henblik på at tilpasse dem hurtigere til den uundgåelige stigning i oliepriserne og deltage i den globale integrering af miljøhensyn.

SER MED TILFREDSHED på de foranstaltninger, som udvalget, der er nedsat i forbindelse med direktivet om miljøvenligt design, vedtog i juli 2008 ved forskriftsproceduren med kontrol vedrørende elektrisk udstyrs maksimale energiforbrug i standbytilstand og slukket tilstand, og i september vedrørende offentlig gadebelysning og tertiær belysning og set-top-bokse, samt på de forslag, der vil blive forelagt udvalget i oktober vedrørende eksterne strømforsyninger, og i november vedrørende boligbelysning;

OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne til i et fast tempo og med et højt ambitionsniveau at fortsætte undersøgelsen af de produkter, der står på dens nuværende arbejdsprogram, således at det bliver muligt at vedtage ambitiøse foranstaltninger inden for mandatet for direktivet om miljøvenligt design;

OPFORDRER Kommissionen til at sørge for, at de trufne gennemførelsesforanstaltninger overlader det til markedet at vælge de teknologier, der gør det muligt at nå den ønskede ydeevne;

OPFORDRER Kommissionen til at overveje små og mellemstore virksomheders muligheder for at gennemføre relevante vurderinger af design- og fremstillingsprocesser;

ØNSKER, at evalueringen af produkternes energimæssige ydeevne ikke alene skal bygge på evalueringen af udstyrets individuelle ydeevne, men også dets integration i forbrugsprofiler, der afspejler den brug, der gøres af dem;

ØNSKER navnlig, at salget af de dårligste produkter til boligbelysning forbydes fra 2010, i de tilfælde, hvor der findes substitutionsmuligheder, samtidig med at enhver risiko for afbrydelse af forsyningerne på det indre marked eller tab af brugsegenskaber set fra brugerens synspunkt undgås og alle parametre for revision af miljøvenligt design respekteres, herunder omkostningseffektiviteten. I overensstemmelse med disse krav opfordres Kommissionen derfor til i 2008 at forelægge et udkast til forordning, der vil gøre det muligt at påbegynde en gradvis udfasningsproces, indtil der foreligger et totalforbud mod glødelamper samt alle lamper med den dårligste ydeevne;

OPFORDRER Kommissionen til at supplere de igangværende initiativer ved hurtigt at igangsætte alt arbejde i forbindelse med dens arbejdsplan for de kommende tre år med grupperne af udpegede prioriterede produkter og ved, hvor det er relevant, at arbejde tæt sammen med Den Internationale Standardiseringsorganisation og Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering om standardiseringsmandater for iværksættelsen af konkrete foranstaltninger;

NOTERER SIG Kommissionens handlingsplan for bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og en bæredygtig industripolitik, der tager sigte på at styrke synergier på tværs af relevante politiske instrumenter, som f.eks. ordningen for tildeling af et EF-miljømærke, direktivet om miljøvenligt design og energimærkningsdirektivet;

UNDERSTREGER, at det er nødvendigt at fastholde den operationelle og praktiske karakter af direktivet om miljøvenligt design, så dette direktiv fortsat kan være et væsentligt led i en EU-lovgivning, der gradvis kan føre til energibesparelser i praksis og konkrete CO₂-reduktioner i god tid inden 2020;

ERINDRER OM, at det efter en analyse af omkostningseffektiviteten for visse produkter er ønskeligt, at gennemførelsesbestemmelserne indeholder miljøkriterier ud over energieffektiviteten som f.eks. vand, levetid eller affald; OPFORDRER derfor Kommissionen til at foreslå gennemførelsesbestemmelser på grundlag af bestemmelserne om både direktivets generiske og specifikke krav baseret på resultaterne af de indledende undersøgelser, Kommissionen har fremmet, vedrørende grupperne af udpegede prioriterede produkter;

ØNSKER, at de europæiske programmer Intelligent Energi Europa og Rammeprogrammet for Forskning og Udvikling i sin energidel fortsætter med at finansiere støtte til energieffektivitetspolitikkerne, bl.a. undersøgelser, informationskampagner og projekter, der både er teknologiske og skal udbrede bedste praksis;

ØNSKER i forbindelse med revisionen af rammedirektivet om miljøvenligt design af energiforbrugende produkter, som Kommissionen foreslog Rådet og Europa-Parlamentet i sommeren 2008, samt i forbindelse med den kommende revision af energimærkningsdirektivet, at anvendelsesområderne bliver homogene med hensyn til de omfattede produkter, og at synergien mellem de to sæt lovgivningsbestemmelser udvides yderligere, bl.a. for så vidt angår fastlæggelsen af kriterierne for vurdering af produkternes energieffektivitet til fordel for en større energieffektivitet;

UNDERSTREGER, at det i forbindelse med revisionen af rammedirektivet om miljøvenligt design er vigtigt at skabe klarhed omkring, hvilke produkter der er omfattet af direktivet, og undgå overlapning eller mulige hindringer for videreudviklingen af den eksisterende EU-lovgivning om den samme vifte af produkter, og at de tekniske krav og administrative procedurer, som revisionen af direktivet medfører, samordnes med de eksisterende retsakter og andet igangværende arbejde for at sikre en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme for bl.a. EF-mærkning. Det er desuden vigtigt at fastholde en god kombination af obligatoriske og frivillige foranstaltninger, herunder EU's miljømærke, så dynamikken på markedet udnyttes bedst muligt;

ØNSKER, at EU får en dynamisk omlægningsstrategi for produkternes forventede ydeevne ved reference til de mest effektive produkter på markedet og under hensyn til den europæiske industris globale konkurrenceevne med den ambition, at den europæiske energibesparelsesmodel bliver den mest effektive på verdensplan inden 2020;

TILSKYNDER Kommissionen til i forbindelse med den aktuelle revision af energimærkningsdirektivet at sørge for, at mærket fortsat er let genkendeligt for forbrugerne, enkelt, klart og effektivt, så det sikres, at det eksisterende mærkes succes fastholdes."

Energisikkerhed

Under frokosten drøftede Rådet energisikkerheden i Europa .

Ministrenes indlæg vil gøre det muligt for formandskabet at tilføre ny næring til overvejelserne med henblik på Det Europæiske Råds møde den 15. og 16. oktober i Bruxelles samt i Kommissionen, så den kan færdigbehandle sin meddelelse om anden strategiske revision af energipolitikken.

Ministrene blev opfordret til at udtale sig om udkastet til rapport fra formandskabet for Det Europæiske Råd om dette emne (dok. 13827/1/08). Denne rapport vedrører - såvel ud fra et solidaritets- som et ansvarssynspunkt - de seks søjler i energisikkerheden: energieffektivitet, diversificering af energikilderne, synlighed med hensyn til udbud af og efterspørgsel efter energi, solidaritetsinstrumenter, infrastrukturer og eksterne aspekter. Den foreslår navnlig foranstaltninger, der skal gennemføres på forholdsvis kort sigt af Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne.

EVENTUELT

Transeuropæiske transportnet

Rådet noterede sig forslaget fra den italienske delegation om systematisk opfølgning af fremskridtene med de transeuropæiske transportnetprojekter, der blev vedtaget i 2004 ([dok. 13833/08](#)).

Luftfartsselskabers passagerlister i tilfælde af ulykker

Rådet noterede sig nogle forslag fra den spanske delegation om offentliggørelse af luftfartsselskabers passagerlister i tilfælde af ulykker ([dok. 13660/1/08](#)).

Luftfartsaftale mellem EU og Canada

Kommissionens orienterede Rådet om, hvor langt man er nået i forhandlingerne med Canada om en luftfartsaftale.

Situationsrapport om transportrelaterede sager i Rådet (miljø)

Efter anmodning fra den tyske delegation orienterede formandskabet delegationerne om de fremskridt, der er gjort med transportrelaterede sager i Rådet (miljø) ([dok. 13674/1/08](#)).

Investorkonference vedrørende Solenergiplanen for Middelhavsområdet

Rådet noterede sig oplysningerne fra formandskabet om investorkonferencen vedrørende Solenergiplanen for Middelhavsområdet, et initiativ inden for rammerne af Middelhavsunionen ([dok. 13940/08](#))

Tilbud fra Rumænien om at være vært for forummet om bæredygtig energi

Rådet noterede sig orienteringen fra den rumænske delegation om Rumæniens tilbud om at være vært for forummet om bæredygtig energi ([dok. 13402/08](#)).

Klima- og energipakkens virkninger for energisikkerheden

Rådet noterede sig orienteringen fra den polske delegation om klima- og energipakkens virkninger for energisikkerheden ([dok. 13540/08](#)).

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

EKSTERNE FORBINDELSER

Forbindelse mellem EU og Canada - Samarbejde i konkurrenceundersøgelser

Rådet vedtog en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger vedrørende en aftale med Canada om samarbejde og udveksling af oplysninger i konkurrenceundersøgelser.

LANDBRUG

Kriterier for tildeling af visse former for direkte støtte*

Rådet vedtog en forordning, der præciserer betingelserne for tildeling af oksekødpræmie (dok. [13355/08](#) og [13323/08 ADD1](#)). Denne forordning ændrer forordning (EF) nr. 1782/2003 om fastlæggelse af fælles regler for den fælles landbrugspolitik's ordninger for direkte støtte og om fastlæggelse af visse støtteordninger for landbrugere.

I henhold til artikel 138 i forordning (EF) nr. 1782/2003 er direkte betalinger betinget af, at dyrene er identificeret og registreret i henhold til forordning (EF) nr. 1760/2000. Ifølge disse bestemmelser skal brugeren til den kompetente myndighed indberette alle flytninger til og fra bedriften og alle dyrefødsler og -dødsfald på bedriften inden højst syv dage.

Denne forordning præciserer, at disse oplysninger kan gives den første dag i den periode, hvor det pågældende dyr holdes tilbage på bedriften.

Forordningen finder anvendelse fra den 1. januar 2008.