



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



17068/10

PRESSE 326
PR CO 42

PRESSEMEDDELELSE

3052. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 2.-3. december 2010

Formand

Étienne SCHOUPPE

Statssekretær for mobilitet

Paul MAGNETTE

Klima- og energiminister

Vincent VAN QUICKENBORNE

Belgiens erhvervsminister og minister for forenkling

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 281 8914 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17068/10

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Transportmødet

Rådet nåede til en konklusion med hensyn til en politisk aftale om et udkast til direktiv om fremme af **grænseoverskridende ud-veksling af oplysninger** om et antal **færdselslovsovertrædelser**, der er til stor fare for trafiksikkerheden. Hensigten er at gøre det muligt for en medlemsstat, hvor en overtrædelse er begået med et køretøj registreret i en anden medlemsstat, at identificere brugeren af køretøjet, så der kan gennemføres sanktioner.

Rådet vedtog to konklusioner, én om **trafiksikkerhedspolitik** for perioden 2011-2020, hvori de mål, der skal fastsættes, og de vigtige foranstaltninger, der skal træffes, understreges, og en anden om fuld **integration af vandtransport** i EU's transport- og logistikkæder, der navnlig støtter "Blue Belt"-konceptet.

Rådet drøftede det igangværende arbejde med et direktiv om oprettelse af et **fælles europæisk jernbaneområde**, en omarbejdning af de forskriftsmæssige rammer vedtaget i 2001 (den såkaldte "første jernbanepakke"), samt om betingelserne for adgang til det globale satellitbaserede navigationssystem, der er en **statsreguleret tjeneste (PRS)** etableret under **Galileoprogrammet**, og som er udviklet for at sikre tjenestekontinuitet for følsomme anvendelser, der bruges af statslige og andre autoriserede organer.

Ministrene så også med tilfredshed på en rapport om styrkelse af **luftfragtsikkerheden**. Formandskabet anmodede Kommissionen og medlemsstaterne om at få gennemført den handlingsplan, der er vedlagt rapporten.

Energimødet

*Som forberedelse af det første møde om energi i Det Europæiske Råd i februar 2011 havde ministrene en orienterende debat om en **ny energistrategi for Europa 2011-2020**.*

*Rådet vedtog konklusioner om en **energipolitik for forbrugere**. Konklusionerne kommer efter debatten om forbrugerrelaterede aspekter af den europæiske energipolitik på det uformelle energiministtermøde i september.*

*Rådet vedtog også konklusioner om **sikkerheden i forbindelse med olie- og gasaktiviteter offshore**. Med udgangspunkt i Kommissionens meddelelse om dette spørgsmål efter ulykken på Deepwater Horizon-boreplatformen i Den Mexicanske Golf i april udstikker Rådet en kurs for mulige yderligere tiltag i forbindelse med offshore-efterforskningen og produktionen af kulbrinter, navnlig for at garantere den højest mulige sikkerhed og miljøbeskyttelse samt bestemmelser om ansvarsforhold.*

Telekommunikationsmøde

*Rådet drøftede fremskridtene med **radiofrekvenspolitikprogrammet** samt de to forslag til forordninger om **Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed**.*

*Rådet vedtog konklusioner om en gensidig inspiration mellem Europa 2020-strategiens flagskibsinitiativer **En digital dagsorden for Europa** og **Innovation i EU**. Hensigten med konklusionerne er at understrege, at en integreret europæisk innovationsstrategi kræver, at der indføres et velfungerende digitalt indre marked til gavn for det europæiske erhvervsliv, navnlig SMV'er og innovative nystartede virksomheder, og de europæiske forbrugere.*

*Herudover vedtog Rådet konklusioner om den **europæiske bredbåndsstrategi**.*

INDHOLD¹

DELTAGERE	6
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
LANDTRANSPORT	9
Grænseoverskridende udveksling af oplysninger om færdselslovsovertrædelser	9
Trafiksikkerhedspolitik for perioden 2011 - 2020	10
Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde	11
SØTRANSPORT	12
Fuld integration af vandtransport i EU's transport- og logistikkæder	12
INTERMODALE SPØRGSMÅL	14
Betingelserne for adgang til det globale satellitbaserede navigationssystem, der er en statsreguleret tjeneste etableret under Galileo	14
LUFTFART	16
Styrkelse af luftfragtsikkerheden	16
ENERGI	17
Energipolitik for forbrugere	17
Sikkerheden i forbindelse med olie- og gasaktiviteter offshore	17
Ny energistrategi for Europa 2011-2020	18
Internationale forbindelser	21
TELEKOMMUNIKATION	22
Det første radiofrekvenspolitikprogram	22
Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed	23

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 Pressetjenesten.

Gensidig inspiration mellem Europa 2020-strategiens flagskibsinitiativer "En digital dagsorden for Europa" og "Innovation i EU"	25
Europæisk bredbåndsstrategi	25
EVENTUELT	26
Europæisk agentur for søfartssikkerhed.....	26
Medlemsstaternes gennemførelse af internationale søfartskonventioner	26
Tyrkiske restriktive foranstaltninger for Cypern, søtransporten i EU og frihandelen	26
Luftfartstopmøde.....	27
Forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med Brasilien.....	27
Det fælles europæiske luftrum: præstationsmål.....	27
Opretholdelse af mobilitet for passagerer og gods i tilfælde af pludselig krise i transportsektoren.....	27
Kollokvium om jernbaner som samlende element i Europa	28
Ministerkonference om miljø og energi på transportområdet (MEET 2)	28
Det europæiske genopretningsprogram for energiområdet.....	28
Initiativet til udvikling af grøn energi	28
Konference mellem landene i Sydøsteuropa om energi: Energi uden grænser - fra en national til en regional strategi.....	29
Bæredygtighedskriterier for biomasse	29
Rapport om udviklingen inden for roamingtjenester i EU.....	29
Internet Governance Forum	29
BEGIVENHED I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING	29

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

DET INDRE MARKED

— Gødninger.....	30
— Motorkøretøjer - krav til typegodkendelse	30

DELTAGERE**Belgien:**

Etienne SCHOUPPE
 Paul MAGNETTE
 Vincent VAN QUICKENBORNE
 Brigitte GROUWELS

Statssekretær for mobilitet under premierministeren
 Klima- og energiminister
 Erhvervsminister og minister for forenkling
 Transportminister, regionen Bruxelles

Bulgarien:

Aleksadar TSVETKOV

Minister for transport, informationsteknologi og kommunikation
 Viceminister for transport og kommunikation
 Økonomi-, energi- og turismeminister

Parvan RUSINOV
 Traicho TRAIKOV

Den Tjekkiske Republik:

Martin KOCOUREK
 Jakub HODINÁŘ
 Jana REINISOVA

Industri- og handelsminister
 Vicetransportminister
 Stedfortrædende fast repræsentant

Danmark:

Jacob HEINSEN
 Charlotte SAHL-MADSEN
 Peder LUNDQUIST
 Jonas Bering LIISBERG

Transportminister
 Minister for videnskab, teknologi og udvikling
 Afdelingschef, Klima- og Energiministeriet
 Stedfortrædende fast repræsentant

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling
 Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Byudvikling
 Statssekretær, Forbundsministeriet for Økonomi og Teknologi
 Stedfortrædende fast repræsentant

Klaus-Dieter SCHEURLE

Jochen HOMANN

Guido PERUZZO

Estland:

Juhan PARTS
 Gert ANTSU

Økonomi- og kommunikationsminister
 Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Eamon RYAN
 Geraldine BYRNE NASON

Minister for kommunikation, energi og naturressourcer
 Stedfortrædende fast repræsentant

Grækenland:

Tina BIRBILI
 Ioannis DIAMANTIDIS
 Spyros VOUGIAS

Minister for miljø, energi og klimaændringer
 Minister for søfart, øer og fiskeri
 Viceminister for infrastruktur, transport og netværk

Spanien:

Bernardo LORENZO ALMENDROS
 Pedro MARIN
 José Pascual MARCO

Statssekretær for kommunikation
 Statssekretær
 Stedfortrædende fast repræsentant

Frankrig:

Eric BESSON

Minister med ansvar for industri, energi og den digitale økonomi
 Statssekretær

Thierry MARIANI

Italien:

Altero MATTEOLI
 Stefano SAGLIA

Infrastruktur- og transportminister
 Viceminister for økonomisk udvikling

Cypern:

Erato KOZAKOU-MARCOULLIS
 Antonis PASCHALIDES

Minister for transport, kommunikation og energi
 Minister for handel, industri og turisme

Letland:

Artis KAMPARS
Dana REIZNIECE
Lelde LICE-LICITE

Økonomiminister
Statssekretær
Stedfortrædende fast repræsentant

Litauen:

Eligijus MASIULIS
Arvydas SEKMOKAS
Arūnas VINČIŪNAS

Transportminister
Energiminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Luxembourg:

Claude WISELER
Michèle EISENBARTH

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur
Stedfortrædende fast repræsentant

Ungarn:

Tamás FELLEGI
Pál VÖLNER
Zsolt NYITRAI

Minister for national udvikling
Viceminister for infrastruktur
Viceminister for information og kommunikation

Malta:

Austin GATT
George PULLICINO
Patrick MIFSUD

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister
Minister for ressourcer og landdistriktspørgsmål
Stedfortrædende fast repræsentant

Nederlandene:

Joop AT SMA
Maxime J.M. VERHAGEN

Statssekretær
Vicepremierminister og økonomi-, landbrugs- og
innovationsminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Derk OLDENBURG

Østrig:

Doris BURES
Harald GÜNTHER

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi
Stedfortrædende fast repræsentant

Polen:

Cezary GRABARCZYK
Maciej JANKOWSKI
Magdalena GAJ
Marcin KOROLEC
Piotr KOŁODZIEJCZYK

Infrastrukturminister
Understatssekretær i Infrastrukturministeriet
Understatssekretær
Viceminister, Økonomiministeriet
Understatssekretær, Indenrigs- og Forvaltningsministeriet

Portugal:

António MENDONÇA

Carlos ZORRINHO
Ana Paula ZACARIAS

Minister for offentlige arbejder, transport og
kommunikation
Statssekretær for energi og innovation
Stedfortrædende fast repræsentant

Rumænien:

Anca BOAGIU
Valerian VREME
Cristian BADESCH

Transport- og infrastrukturminister
Minister for kommunikation
Stedfortrædende fast repræsentant

Slovenien:

Patrik VLAČIČ
József GYÖRKÖS

Minister for transport
Statssekretær, Ministeriet for Videregående Uddannelser,
Videnskab og Teknologi
Stedfortrædende fast repræsentant

Uroš VAJGL

Slovakiet:

Ján HUDACKÝ
Martin CHREN
Peter JAVORČIK

Statssekretær
Statssekretær
Stedfortrædende fast repræsentant

Finland:

Anu VEHVILÄINEN
Riina NEVAMÄKI
Marja RISLAKKI

Transportminister
Statssekretær, Ministeriet for Beskæftigelse og Økonomi
Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD
Anna-Karin HATT
Daniel JOHANSSON

Infrastrukturminister
Minister
Statssekretær

Det Forenede Kongerige:

Theresa VILLIERS
Andy LEBRECHT

Vicetransportminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Kommissionen:

Siim KALLAS
Neelie KROES
Günther OETTINGER

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT

Grænseoverskridende udveksling af oplysninger om færdselslovsovertrædelser

Rådet nåede til en konklusion med hensyn til en politisk aftale¹ om et udkast til direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om et antal færdselslovsovertrædelser, der er til stor fare for trafiksikkerheden ([17409/10](#) + [ADD1](#)). Hensigten er at gøre det muligt for en medlemsstat, hvor en overtrædelse er begået med et køretøj registreret i en anden medlemsstat, at identificere brugeren af køretøjet og efterforske, hvem der er personligt ansvarlig for overtrædelser, så der kan gennemføres sanktioner. Foranstaltningen sigter mod at forbedre trafiksikkerheden og sikre ligebehandling af førere uanset deres bopælsland.

Visse delegationer godkendte den kompromistekst, som formandskabet havde foreslået, men udtrykte håb om at kunne nå frem til en mere ambitiøs tekst ved de kommende forhandlinger om forslaget med Europa-Parlamentet.

De færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af direktivudkastet, er: hastighedsovertrædelser, manglende brug af sikkerhedssele, fremkørsel mod rødt lyssignal, kørsel under påvirkning af spiritus eller stoffer, manglende brug af styrhjelm, ulovlig brug af kørebane (f.eks. nødspor eller bane forbeholdt offentlig transport) og ulovlig brug af mobiltelefon under kørslen. Listen kan i fremtiden udvides ved en revision af direktivet. Under alle omstændigheder er det lovgivningen i de enkelte medlemsstater, der afgør, i hvilken udstrækning og på hvilken måde de nævnte overtrædelser skal retsforfølges. Et antal medlemsstater meddelte, at de ville understrege dette punkt i en erklæring.

Medlemsstaterne giver hinanden adgang til oplysninger fra køretøjsregistre for at identificere brugeren eller ejeren af det køretøj, som overtrædelser er begået med. Det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) skal i princippet udgøre det tekniske grundlag for udveksling af oplysninger. Når brugeren er identificeret, vil den medlemsstat, hvor overtrædelser blev begået, sende ham eller hende en skrivelse med detaljerne om overtrædelser og angivelse af den bøde, der pålægges i henhold til medlemsstatens lovgivning. Skrivelsen affattes på det samme sprog som registreringsattesten for at sikre, at adressaten forstår den og kan efterkommet kravet eller i modsat fald besvare den, hvis han eller hun ikke vedkender sig overtrædelser.

En sammenfatning af relevante gældende færdselsregler i de forskellige medlemsstater vil blive offentliggjort på Kommissionens websted på alle officielle EU-sprog med henblik på at oplyse bilisterne.

¹ Denne formulering er anvendt på grund af den særlige situation, som Irland og Det Forenede Kongerige befinder sig i i denne sammenhæng (jf. forklaringen nedenfor), og som indebærer, at betingelserne for en egentlig "politisk aftale" ikke forelå ved denne rådssamling.

Forslaget blev forelagt af Kommissionen i april 2008 ([7984/08](#)) og godkendt af Europa-Parlamentet i december 2008 med et antal ændringer. Forslaget blev dog blokeret i Rådet, primært fordi der herskede alvorlig tvivl om, hvorvidt de transportpolitiske bestemmelser i EU-traktaten, som lå til grund for Kommissionens forslag, udgør et passende retsgrundlag for det planlagte direktiv i betragtning af at der ikke findes nogen fælles EU-regler om færdselslovsovertrædelser. I juli 2010 tog det belgiske formandskab på ny fat på drøftelsen af forslaget ved at indføre et nyt retsgrundlag, nemlig bestemmelserne om politisamarbejde i den nyligt vedtagne Lissabontraktat, og ved klart at fokusere på udveksling af oplysninger, mens håndhævelsen overlades til de enkelte medlemsstater.

Det nye retsgrundlag betyder, at Irland og Det Forenede Kongerige, som ikke automatisk deltager i politisamarbejdet ifølge Lissabontraktaten, skal beslutte, om de ønsker at deltage i denne foranstaltning. Begge lande har givet udtryk for, at de er interesserede, og at de i princippet kan godkende direktivudkastet, men de har endnu ikke truffet nogen endelig afgørelse.

Når Rådet har bekræftet sin enighed om forslaget ved at vedtage sin førstebehandlingsholdning, vil holdningen blive fremsendt til Europa-Parlamentet til andenbehandling.

Trafiksikkerhedspolitik for perioden 2011 - 2020

Rådet vedtog konklusioner om godkendelse af målene for trafiksikkerheden i det næste årti i en meddelelse fra Kommissionen ([12603/10](#)), hvilket baner vejen for et nyt handlingsprogram for trafiksikkerheden, der skal erstatte programmet for 2001-2010.

I sine konklusioner fastslår Rådet på ny målet om at halvere antallet af trafikofre i Unionen. Derudover skal der lægges særlig vægt på sikkerheden for de mest sårbare trafikanter, såsom fodgængere, cyklister og motorcyklister. Det bør være en prioritet at påvirke trafikanternes adfærd gennem uddannelse for at forbedre trafiksikkerheden.

Rådet understreger betydningen af kontroller og sanktioner for overtrædelser af færdselsreglerne og opfordrer i den sammenhæng til en udveksling af oplysninger om færdselsforseelser begået i andre medlemsstater. Yderligere foranstaltninger for at øge trafiksikkerheden omfatter sikkerhedskontroller i løbet af køretøjers livscyklus, tilpasning af veje og køretøjer, så konsekvenserne af menneskelige fejl begrænses, og udvikling af højteknologiske løsninger for transportsystemer. Ulykkesberedskab og bistand efter ulykker skal også forbedres.

Den fulde tekst til konklusionerne findes i [16951/10](#).

Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Rådet drøftede det igangværende arbejde vedrørende et forslag til direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ([13789/10](#)), der skal forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa og dermed forbedre betingelserne for investeringer, øge konkurrencen og styrke markedsovervågningen i sektoren.

Ministrene blev opfordret til at give retningslinjer for den videre behandling af forslaget i Rådets forberedende organer, som er begyndt at gennemgå bestemmelserne om finansiering og opkrævning af afgifter for jernbaneinfrastruktur (jf. statusrapport i [16308/10](#)). Ministrenes drøftelse, som byggede på spørgsmål fra formandskabet, viste at:

- offentliggørelsen af nationale udviklingsstrategier for jernbaneinfrastrukturen generelt betragtes som et passende instrument til fremme af bæredygtige investeringer i sektoren. Nogle delegationer understregede dog, at medlemsstaternes kompetence til at finansiere jernbaneinfrastrukturer skal respekteres. Derudover skal der tages behørigt hensyn til princippet om årlige budgetbeslutninger i forbindelse med fastlæggelsen af flerårige planer;
- differentieringen af sporadgangsafgifterne på grundlag af støjniveauer kan tilskynde til modernisering af støjende vogne og dermed mindske støjemissionerne. Flere medlemsstater understregede dog behovet for at sikre ligebehandling af jernbane- og vejtransport og talte for en frivillig anvendelse af støjdifferentierede afgifter. Det blev også nævnt, at denne foranstaltning primært skal gælde tæt befolkede områder;
- den midlertidige reduktion af sporadgangsafgifterne for tog udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS) kan tilskynde jernbanevirksomheder til at installere dette system. Flere delegationer understregede dog, at de ønsker at bevare retten til at pålægge nye afgifter eller øge de eksisterende afgifter for at kompensere for det tab af indtægter, som en sådan reduktion vil forårsage.

Forslaget, som Kommissionen forelagde i september, er en omarbejdning af den såkaldte "første jernbanepakke" og består af tre direktiver om udviklingen af de europæiske jernbaner, licenser til jernbanevirksomheder og forvaltning af jernbaneinfrastruktur (direktiv nr. 12, 13 og 14 af 2001¹).

¹ EFT L 75 af 15. marts 2001, s. 1, s. 26 og s. 29.

Hvis det omarbejdede forslag godkendes, vil det styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomhederne som følge af mere gennemskuelige betingelser for adgang til jernbanemarkedet og bedre adgang for operatører til jernbanerelaterede tjenester, såsom stationer og godstrafik- og vedligeholdelsesfaciliteter. For at sikre en ikke-diskriminerende adgang til jernbanetjenester og deres funktionsdygtighed vil de nationale tilsynsorganers uafhængighed og beføjelser, som f.eks. at indføre sanktioner eller gennemføre revisioner, samt samarbejdet mellem tilsynsorganerne om grænseoverskridende spørgsmål blive styrket. Finansieringen af jernbaneinfrastrukturen vil blive forbedret ved en mere langsigtet planlægning, som giver investorerne større sikkerhed, og med en tilpasning af afgiftsreglerne, så der ansøres til en modernisering af infrastrukturen.

Disse foranstaltninger skal fremme konkurrencedygtigheden i den europæiske jernbanesektor for såvel godstransport som passagertransport med henblik på at øge markedsandelen på transportmarkedet og bidrage til et skift til mere miljøvenlige transportformer.

SØTRANSPORT

Fuld integration af vandtransport i EU's transport- og logistikkæder

Transportministrene vedtog konklusioner, hvori de opfordrede til en fuld integration af vandtransport i EU's transport- og logistikkæder og navnlig understregede følgende spørgsmål (jf. den fulde tekst til konklusionerne i [16266/10](#)):

Overbelastning af vejtransporten og miljøbekymringer gør det nødvendigt med en bedre udnyttelse af de forskellige tilgængelige transportformer. Navnlig udnyttes nærskibsfart, dvs. skibsfart mellem havne på Europas kystlinje eller mellem disse havne og nabolande, og transport ad indre vandveje endnu ikke fuldt ud.

For at fremme vandtransporten går Rådet ind for "Blue Belt"-konceptet, der sigter mod at skabe et europæisk søtransportområde uden barrierer, hvor skibe, uafhængigt af deres flag, kan sejle frit med minimale administrative formaliteter. Kombinationen af teknologi, overvågningskapacitet for søtransport og bedste praksis vil gøre det muligt at oprette et sådant område. "Blue Belt" bliver suppleret af "Blue Lanes", dvs. hvor havne- og toldmyndigheder indrømmer administrative, teknologiske eller fysiske lettelser for at sikre kort transittid i havne for varer fra EU. Rådet støtter Kommissionens plan om at iværksætte et pilotprojekt i samarbejde med medlemsstaternes myndigheder og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) for at forbedre "Blue Belt"-konceptet.

I den sammenhæng bør sømotorvejskonceptet, der skal oprette konkurrencedygtige godstransportruter ad søvejen mellem europæiske havne som et alternativ til landtransport, bringes i bedre overensstemmelse med det nye europæiske multimodale transportsystem, så potentialet for synergier kan udnyttes fuldt ud.

En bedre integration af nærskibsfart i transportkæderne kræver en styrkelse af forbindelserne med jernbane og indre vandveje og en yderligere udvikling af havne som centrale grænseflader mellem transportmidler. EU bør derfor støtte udviklingen af transport ad indre vandveje. Hvad angår havneudviklingen, opfordres Kommissionen til at forelægge retningslinjer for anvendelsen af EU's miljølovgivning og for statsstøtte.

Fremme af transport med nærskibsfart og transport ad indre vandveje kan også tilskynde til, at der anvendes mere miljøvenlige transportmønstre. Kommissionens planlagte udvikling af en ny flerdimensional tilgang, der omfatter elementer som alternative brændstoffer, grøn teknologi, passende infrastruktur, finansieringsinstrumenter samt forskning og innovation, kan medvirke til at forbedre sektorens miljøresultater, samtidig med at den fastholder sin konkurrenceevne. Hvad angår emissioner fra international søtransport, skal der vedtages globale regler i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) for at undgå konkurrenceforvridninger og CO₂-lækage.

Desuden opfordres Kommissionen til at undersøge, hvordan nærskibsfarten kan fastholde sin konkurrenceevne som følge af de højere omkostninger, som brugen af brændselolie til skibe med lavt svovlindhold i overensstemmelse med de i IMO vedtagne emissionsgrænser, forventes at medføre.

Endelig ser Rådet frem til udviklingen af en social dagsorden for vandtransport, navnlig hvordan karrierer inden for sektorerne for søvandveje og indre vandveje kan integreres, så beskæftigelsen og kvalitetsjob i disse sektorer kan fremmes, og arbejdskraftens mobilitet øges.

INTERMODALE SPØRGSMÅL

Betingelserne for adgang til det globale satellitbaserede navigationssystem, der er en statsreguleret tjeneste etableret under Galileo

Transportministrene gjorde status over de fremskridt, der var gjort med betingelserne for adgang til det globale satellitbaserede navigationssystem, der er en statsreguleret tjeneste (PRS) etableret under Galileoprogrammet ([16265/10](#)). PRS er en sikker, krypteret tjeneste til følsomme anvendelser, der også skal være operationsdygtig i krisesituationer, når andre tjenester kan være afbrudt. Adgangen vil være forbeholdt autoriserede brugere, fortrinsvist statslige organer såsom politi, grænsekontrollører eller civilbeskyttelsesmyndigheder.

Kommissionens forslag, der blev forelagt i oktober ([14701/10](#)), og som skal godkendes af både Rådet og Europa-Parlamentet, indeholder følgende hovedelementer:

- Rådet, Kommissionen og medlemsstaterne får ubegrænset adgang til PRS i hele verden, hvis de vælger at gøre brug af tjenesten inden for deres respektive kompetenceområder,
- det er op til den enkelte medlemsstat at godkende brugere og brugen af PRS,
- medlemsstater, der ønsker at gøre brug af PRS, skal udpege en PRS-myndighed, som har ansvaret for at forvalte og kontrollere slutbrugerne samt fremstillingen af PRS-modtagere i overensstemmelse med fælles minimumsstandards,
- produktionen af PRS-modtagere kræver en godkendelsesprocedure,
- tredjelande og internationale organisationer kan kun gøre brug af PRS, hvis der er indgået aftaler om sikkerhedsprocedurer og adgangsregler med EU,
- PRS-modtagere må kun eksporteres til godkendte tredjelande.

Alle medlemsstaterne støtter den generelle målsætning med hensyn til at fastsætte en retlig ramme og etablere klare betingelser for adgang til PRS. Det arbejde, der allerede er blevet udført i Rådets forberedende organer, viser dog, at der stadig er behov for at drøfte visse spørgsmål, navnlig beskyttelse af klassificerede informationer, fastsættelse af de fælles minimumsstandarder, som PRS-myndigheder skal opfylde, og delegeringen af beslutninger til Kommissionen, hvad angår disse to spørgsmål. Derudover har visse medlemsstater givet udtryk for ønsket om en yderligere præcisering af de udgifter, som PRS medfører, og af hvem der skal afholde dem.

Rådet opfordrede sine forberedende organer til at fortsætte behandlingen af forslaget.

Den statsregulerede tjeneste er en af de fem tjenester, som Galileo satellitsystemet skal tilbyde. Den forventes at blive lanceret i 2014 sammen med den åbne tjeneste og eftersøgnings- og redningstjenesten, mens den livskritiske tjeneste og den kommercielle tjeneste bliver operationelle på et senere tidspunkt.

LUFTFART

Styrkelse af luftfragtsikkerheden

Rådet så med tilfredshed på den rapport om styrkelse af luftfragtsikkerheden, som blev forelagt af en gruppe på højt plan, der var blevet nedsat af Rådet for Retlige og Indre Anliggender på mødet den 8.-9. november som reaktion på de nylige opdagelser af pakkebomber i luftfragten.

Formandskabet anmodede Kommissionen og medlemsstaterne om hurtigst muligt at få gennemført den handlingsplan, der er vedlagt rapporten. Det opfordrede Kommissionen til inden for seks måneder at rapportere tilbage til Rådet om de fremskridt, der gøres.

Formålet er at lukke sikkerhedsbrister og udvikle en samordnet tilgang på europæisk og internationalt niveau med hensyn til yderligere sikkerhedsforanstaltninger. Den foreslåede plan indeholder tiltag, der skal styrke og harmonisere EU-reglerne, forbedre koordineringen og informationsudvekslingen i EU og udbygge de globale standarder. På EU-niveau omfatter det foranstaltninger såsom at opgradere detektionsmetoderne og fragsikkerhedskontrollen, fastsætte fælles kriterier for vurderingen af de risici, som fragt fra tredjelande udgør, revidere procedurer for udpegelse af "pålidelige" befragtere og luftfartsselskaber og forbedre sikkerhedsuddannelsen for operatører og inspektører. På internationalt niveau bør de globale standarder fremmes, især gennem Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), og der bør træffes yderligere initiativer for at hjælpe visse lande uden for EU med at udbygge deres sikkerhedskapacitet.

Rapporten blev også forelagt på samlingen i Rådet for Retlige og Indre Anliggender, der fandt sted på samme dag som samlingen i Rådet for Transport.

ENERGI

Energipolitik for forbrugere

Rådet vedtog konklusioner om en energipolitik for forbrugere. Teksten til konklusionerne findes i [16300/10](#).

Konklusionerne følger debatten om forbrugerrelaterede aspekter af den europæiske energipolitik på den uformelle samling i Rådet for Energi, der blev afholdt den 6.-7. september 2010 i Bruxelles.

Sikkerheden i forbindelse med olie- og gasaktiviteter offshore

Rådet vedtog konklusioner om sikkerheden i forbindelse med olie- og gasaktiviteter offshore. Teksten til konklusionerne findes i [16943/10](#).

Rådet ser i konklusionerne med tilfredshed på Kommissionens forelæggelse af sin meddelelse fra oktober 2010 om "Håndtering af sikkerheden i forbindelse med olie- og gasaktiviteter offshore" ([14768/10](#), [14768/10 ADD1](#)) efter ulykken på Deepwater Horizon-boreplatformen i Den Mexicanske Golf i april 2010. På grundlag af denne meddelelse udstikker Rådet en kurs for mulige yderligere tiltag i forbindelse med offshore-efterforskningen og produktionen af kulbrinter, navnlig for at garantere den højest mulige sikkerhed og miljøbeskyttelse samt bestemmelser om ansvarsforhold.

Ny energistrategi for Europa 2011-2020

På et offentligt møde havde ministrene en orienterende debat om en ny energistrategi for Europa 2011-2020 som forberedelse af det første møde om energi i Det Europæiske Råd, der finder sted den 4. februar 2011.

Debatten fandt sted på grundlag af et spørgeskema foreslået af formandskabet ([16303/10](#)), og den fulgte Kommissionens forelæggelse af sine to meddelelser "Energi 2020: En strategi for konkurrencedygtig, bæredygtig og sikker energi" vedtaget den 10. november, og "Prioriteringer på energiinfrastrukturuområdet for 2020 og derefter" vedtaget den 17. november.

Formandskabet sammenfattede debatten på følgende vis:

"1. Den tilgang, som Kommissionen skitserer for 2020-strategien, fik bred støtte. Det synes derfor at være hensigtsmæssigt:

- at ajourføre handlingsplanen for 2007-2009 nu,
- at gøre det i et langsigtet perspektiv, om muligt på grundlag af mellemliggende målsætninger. Køreplanen frem til 2050 er i den henseende afgørende,
- at gøre det under hensyn til Unionens mål (3x20 %), Unionens tekniske, videnskabelige og menneskelige ressourcer og de nationale præferencer med hensyn til energimiks.

2. Af de fem prioriteter, som Kommissionen har identificeret, betragter alle delegationerne klart energieffektivitet som en topprioritet:

- idet der lægges vægt på transport- og byggesektoren og den offentlige sektors rolle,
- idet der fuldt ud gøres brug af instrumenter såsom "miljøvenligt design" og "energimærkning", eller anvendelsesområdet herfor endda udvides.

I lyset af de seneste tilgængelige fremskrivninger for 2020, ifølge hvilke Unionens forbrug af primærenergi sandsynligvis kun falder med 9 % i forhold til tendensen, er der fortsat behov for yderligere overvejelser angående målenes art, metoden til at fastsætte dem og overvågningen af dem. Der kan iværksættes fælles aktioner for at støtte de nødvendige innovative og politiske ændringer (økonomisk støtte, udveksling af bedste praksis, "intelligente byer" osv.).

3. Med hensyn til det indre marked blev betydningen af en hurtig og fuldstændig gennemførelse af eksisterende lovgivning fremhævet samt reguleringsmyndighedernes (ACER) og de regionale initiativers rolle. En sådan gennemførelse er potentielt til gavn for alle de prioriteter, der er omhandlet i strategien.

Den stigende betydning af vedvarende energi skal understreges. Der er dog delte meninger om en eventuel harmonisering af støttemekanismer.

4. Hensigtsmæssige sammenkoblinger og tilknyttet infrastruktur er en forudsætning for et velfungerende marked, for integrationen af en stigende mængde vedvarende energi og for den praktiske gennemførelse af solidaritet. Visse manglende sammenkoblinger af europæisk interesse bør udvikles inden for en given periode. Betydningen af regionalt samarbejde blev fremhævet.

Det blev også bemærket, at der var brug for at gøre hurtige fremskridt for at mindske tidshorisonten og forbedre koordineringen af godkendelsesprocedurerne. Der skal dog i en europæisk tilgang på dette område tages hensyn til nærhedsprincippet og de nationale høringer, som skal foretages.

Markedet er fortsat den vigtigste kilde til finansiering, og kun i klart definerede tilfælde kan finansiering på grundlag af objektive kriterier mobiliseres uden for markedet, muligvis gennem instrumenter såsom strukturfondene og Samhørighedsfonden. Det vil være hensigtsmæssigt at undersøge tildelingen af infrastrukturomkostninger, navnlig grænseoverskridende omkostninger, for at give et indtryk af alle de heraf følgende fordele. Der vil skulle tages hensyn til konsekvenserne for den pris, som forbrugerne (både private og industrielle) betaler.

Den tilgang, der foreslås i meddelelsen om infrastrukturer, hvori identificeringen af prioritetskorridorer kombineres med en metode til udvælgelse af projekter, bliver i princippet støttet med forbehold for en detaljeret analyse af lovgivningsinstrumentet til gennemførelse af denne metode.

5. Med hensyn til forbrugerne har vi beskæftiget os udførligt med dette aspekt i de nyligt vedtagne konklusioner, hvori der fastsættes de foranstaltninger, der skal iværksættes som led i overgangen til et andet energisystem, således at der tages større hensyn til forbrugerne i det indre marked, bl.a. gennem ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Behovet for at respektere forbrugernes betænkeligheder og deres aktive samarbejde, navnlig med hensyn til indførelsen af ny teknologi (f.eks. intelligente målere), blev understreget.

Delegationerne nævnte på ny forbrugernes frie energivalg, men gik ind for at bevare et højt sikkerhedsniveau i forbindelse med energiproduktion, uanset om der er tale om fossilt brændstof, hvilket vi har behandlet i forbindelse med vedtagelsen af konklusioner om offshoreaktiviteter, eller atomenergi.

6. SET-planen og de industrielle initiativer heri får bred opbakning. De bør fortsat danne en ramme for organiseringen og styrkelsen af samarbejdet på innovations- og teknologiområdet, navnlig med hensyn til vedvarende energi og energieffektivitet, hvor vi har potentialet til at blive førende.

De fire største projekter, der identificeres i meddelelsen (intelligente netværk, ellagring, bæredygtig biobrændstofsproduktion i stor målestok og energieffektivitet i byer, byområder og landdistrikter) synes at være relevante i den henseende.

De fremtidige finansielle overslag skulle gerne yde tilstrækkelig støtte til Unionens aktiviteter på innovations- og teknologiområdet.

7. Vores bestræbelser vil ikke være til nogen nytte, medmindre Unionens eksterne energipolitik bliver mere sammenhængende og effektiv, f.eks.:

- gennem fælles vurderinger af vores partnere,
- ved at udvikle partnerskaber, der ikke begrænser sig til forsyning af gas eller olie, men også omfatter emner af fælles interesse, såsom energieffektivitet, vedvarende energi, teknologisk udvikling, nuklear sikkerhed og ikke-spredning,
- ved at iværksætte en drøftelse om øget solidaritet og samarbejde mellem medlemsstaterne i alle aspekter af vores forbindelser med vores hovedleverandører."

Rådet forventes at vedtage detaljerede konklusioner om begge meddelelser på sit møde den 28. februar 2011.

I meddelelsen om energi 2020 ([16096/10](#), [16096/10 ADD 1](#)) fokuseres der på fem prioriteter:

- opnåelse af et energieffektivt Europa,
- opbygning af et tværeuropæisk integreret energimarked,
- beskyttelse af forbrugerne og opnåelse af det højeste niveau af sikkerhed og sikring,
- udvidelse af Europas førerstilling inden for energiteknologi,
- styrkelse af den eksterne dimension af EU's energipolitik.

På baggrund af disse prioriteter vil Kommissionen inden for de næste 18 måneder fremlægge konkrete lovgivningsinitiativer og forslag.

Meddelelsen om infrastruktur ([16302/10](#), [16302/10 ADD 1](#), [2](#) og [3](#)) uddyber tiltagene under den anden prioritet (opbygning af et tværeuropæisk integreret energimarked) i meddelelsen om energi 2020 og kombinerer identificeringen af prioritetskorridorer for elektricitet, gas og olie på mellemlang til lang sigt med en ny metode til strategisk planlægning. Den behandler også godkendelsesprocedurer og fastlæggelse af stabile finansieringsrammer.

Internationale forbindelser

Formandskabet og Kommissionen orienterede ministrene om den seneste udvikling med hensyn til internationale forbindelser på energiområdet ([16192/10](#)).

De forelagte oplysninger omfatter bl.a. USA, Energifællesskabet, det østlige partnerskab og Rusland.

TELEKOMMUNIKATION

Det første radiofrekvenspolitikprogram

På et offentligt møde drøftede Rådet på grundlag af spørgsmål udarbejdet af formandskabet ([16567/10](#)) et forslag til afgørelse om indførelse af det første radiofrekvenspolitikprogram.

Formandskabet forelagde ministrene en fremskridtsrapport ([16832/10](#)) med det formål at oplyse dem om det hidtidige arbejde og identificere politiske spørgsmål i dette forslag, som det ungarske formandskab bør arbejde videre med.

Ministrene var generelt tilfredse med Kommissionens forslag og anerkendte, at radiofrekvenser vil kunne yde et vigtigt bidrag til det digitale samfund, hurtige trådløse tjenester, økonomisk genopretning, vækst, høj kvalitetsarbejdspladser og EU's konkurrenceevne på lang sigt. Det blev fastslået, at bestemmelserne om trådløst bredbånd er de elementer i forslaget, der er vigtigst og haster mest, selv om nogle af delegationerne betragtede fristerne for at gøre frekvenserne tilgængelige som alt for ambitiøse. Der blev givet udtryk for visse forbehold med hensyn til de foreslåede foranstaltninger for frekvensforvaltning, såsom pålæggelsen af dækningsforpligtelser eller andre forpligtelser vedrørende brugsrettigheder, der bør være omfattet af nationale specifikke omstændigheder.

Den foreslåede oversigt over frekvensanvendelse fik bred støtte. Samtidig advarede ministrene om dobbeltarbejde, omkostninger samt beskyttelse af fortrolige oplysninger og opfordrede Kommissionen til at bygge videre på eksisterende initiativer på dette område.

Navnlig ministrene fra de medlemsstater, der grænser op mod tredjelande, opfordrede EU til at støtte koordineringen af frekvensanvendelsen.

Kommissionen forelagde sit forslag ([13872/10](#)) i september 2010 som en del af "bredbåndspakken"¹, der har til formål at hjælpe EU med at opfylde forpligtelserne i den digitale dagsorden for Europa ([9981/1/10](#)), så hver europæer får grundlæggende bredbåndsadgang senest i 2013 og hurtigt og ultrahurtigt bredbånd senest i 2020. Formålet med forslaget til radiofrekvenspolitikprogrammet er at fastlægge et femårigt politikprogram for at fremme effektiv radiofrekvensforvaltning og især sikre, at der senest i 2013 er tilstrækkelige frekvensressourcer til rådighed til trådløst bredbånd, hvilket vil bidrage til at tilvejebringe hurtige forbindelser for folk i yderområder og stille innovative tjenester til rådighed i EU. Forslaget omfatter ikke blot elektroniske kommunikationstjenester, men er også et forsøg på at inddrage andre EU-politikker, der er afhængige af radiofrekvenser, eftersom en effektiv og konkurrencedygtig anvendelse af frekvenser vil bidrage til at etablere et indre marked for elektroniske kommunikationstjenester og for andre politikområder som transport og miljø.

Fremskridtsrapporten og udvekslingen af synspunkter vil skulle bidrage til at udforme Rådets holdning med henblik på de kommende drøftelser i Europa-Parlamentet. Europa-Parlamentets ITRE-Udvalg starter behandlingen af forslaget den 9. december 2010.

Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed

På et offentligt møde drøftede Rådet de fremskridt, der er gjort med hensyn til to udkast til forordninger om Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed (ENISA).

Formandskabet har udarbejdet en fremskridtsrapport ([16835/10](#)), der gør status over de fremskridt, der hidtil er gjort med hensyn til de to forslag fra Kommissionen, der blev fremsat i september og oktober 2010.

Det første forslag ([14322/10](#)) ændrer den eksisterende ENISA-forordning nr. 460/2004 ved at forlænge dets nuværende mandat, der udløber i marts 2012, med yderligere 18 måneder. Denne forlængelse kan medvirke til at undgå et retligt vakuum, hvis det nye mandat ikke vedtages, før det nuværende mandat udløber.

Kommissionens andet forslag ([14358/10](#)) har til formål at styrke og modernisere ENISA og give det et nyt mandat for en periode på 5 år. Kommissionen foreslår navnlig en udvidelse af ENISA's opgaver, så det kan fungere som grænseflade mellem de internetsikkerhedseksperter og offentlige myndigheder, som deltager i bekæmpelsen af internetkriminalitet, som en strømledning af ENISA's forvaltningsstruktur og en gradvis forøgelse af dets finansielle og menneskelige ressourcer.

Begge forslag blev behandlet af Rådet, og alle delegationerne hilste dem velkomne. Der blev i fremskridtsrapporten identificeret følgende hovedspørgsmål, der kræver yderligere drøftelser for at

¹ Bredbåndspakken indeholder foranstaltninger, der skal gøre det lettere at etablere og anvende hurtigt og ultrahurtigt fast og trådløst bredbånd i EU. Foruden forslaget til radiofrekvenspolitikprogrammet omfatter den en henstilling fra Kommissionen om reguleret adgang til den næste generation af accessnet og en meddelelse om bredbånd, der foreslår en sammenhængende ramme for at nå bredbåndsmålene i den digitale dagsorden og især redegør for, hvordan man bedst kan tilskynde til offentlige og private investeringer i hurtige og ultrahurtige bredbåndsnet.

kunne udarbejde Rådets fælles holdning til forhandlingerne med Europa-Parlamentet: ENISA's opgaver, mandatperioden, ENISA-organernes rolle og struktur samt finansiering.

Gensidig inspiration mellem Europa 2020-strategiens flagskibsinitiativer "En digital dagsorden for Europa" og "Innovation i EU"

Rådet vedtog konklusioner om gensidig inspiration mellem Europa 2020-strategiens flagskibsinitiativer "En digital dagsorden for Europa" og "Innovation i EU". Teksten til konklusionerne findes i [16834/10](#).

Hensigten med konklusionerne er at understrege, at en integreret europæisk innovationsstrategi kræver, at der indføres et velfungerende digitalt indre marked til gavn for det europæiske erhvervsliv, navnlig SMV'er og innovative nystartede virksomheder, og de europæiske forbrugere.

Europæisk bredbåndsstrategi

Rådet vedtog konklusioner om Kommissionens meddelelse "Bredbånd i Europa: Investering i digitalt drevet vækst". Teksten til konklusionerne findes i [16836/10](#).

EVENTUELT

Europæisk agentur for søfartssikkerhed

Kommissionen har forelagt et forslag om ændring af 2002-forordningen om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EMSA) ([15717/10](#)). Formålet med ændringen er at præcisere EMSA's rolle og udvide dets opgaver, navnlig til også at omfatte bekæmpelse af forurening hidrørende fra offshore-olieoperationer, og ikke kun fra skibe som under den nuværende forordning. (Jf. også orienterende note [17131/10](#).)

Medlemsstaternes gennemførelse af internationale søfartskonventioner

Kommissionen orienterede Rådet om situationen med hensyn til medlemsstaternes ratificering af internationale søfartskonventioner ([15978/1/10](#) + [ADD2](#) + [15978/10 ADD 1](#)) og opfordrede medlemsstaterne til at fremskynde ratificeringsprocessen. Jo højere ratificeringsgraden er i EU-medlemsstaterne, jo bedre kan EU forsvare sine standpunkter i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), eftersom det kun er de stater, der er blevet kontraherende parter i en konvention, som må stemme om spørgsmål, der vedrører den pågældende konvention. I øjeblikket har omkring to tredjedele af EU's kyststater ratificeret omkring 90 % af konventionerne.

Tyrkiske restriktive foranstaltninger for Cypern, søtransporten i EU og frihandelen

Rådet noterede sig oplysningerne fra den cypriotiske delegation om de tyrkiske restriktioner på skibe, der er registreret eller forvaltet i Republikken Cypern eller er under cypriotisk ejerskab, og på skibe, der sejler fra cypriotiske havne direkte til tyrkiske havne ([16273/10](#)). Restriktionerne er ikke kun til skade for Cypern som skibsregistreringsstat, væsentligt skibsadministrationscenter og omladningscenter, men også for europæiske skibsredere og -forvaltere med tilknytning til Cypern og søfarten mellem EU og Tyrkiet. Cypern påpegede, at de tyrkiske foranstaltninger er i strid med bestemmelserne i henhold til associeringsaftalen og toldunionen mellem Tyrkiet og EU og er en hindring for yderligere fremskridt i EU's medlemsforhandlinger med Tyrkiet. Cypern opfordrer til, at der tages skridt til at fremskynde fjernelsen af disse restriktioner.

Luftfartstopmøde

Formandskabet orienterede Rådet om luftfartstopmødet, der blev afholdt den 26.-27. oktober i Brugge med deltagelse af i alt 400 repræsentanter for den europæiske luftfartssektor. Der blev på topmødet vedtaget en erklæring ([16272/10](#)), hvori der lægges vægt på konkurrencedygtighed, det fælles europæiske luftrum, sikkerhedsstandarder og behovet for at nedbringe luftfartens indvirkning på miljøet. Der bliver nedsat en teknisk gruppe, der skal følge op på resultaterne af topmødet.

Forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med Brasilien

Kommissionen orienterede ministrene om resultaterne af de første tre runder af forhandlingerne om en samlet luftfartsaftale med Brasilien, der sigter mod en gradvis åbning af markedsadgangen og et udvidet reguleringssamarbejde. Der er allerede gjort betydelige fremskridt i forhandlingerne, som blev holdt på grundlag af det mandat, som Rådet for Transport gav på sit foregående møde i oktober (jf. pressemeddelelse [14826/10](#), s. 9). En fjerde runde er planlagt til den 7.-9. december i Rio de Janeiro.

Det fælles europæiske luftrum: præstationsmål

Kommissionen henledte ministrenes opmærksomhed på den kendsgerning, at der inden årets udgang skal vedtages europæiske præstationsmål for luftfartstjenester og netfunktioner under initiativet om det fælles europæiske luftrum, som skal forelægges medlemsstaterne til vedtagelse på det kommende møde i SES-Udvalget ([17246/10](#)).

Opretholdelse af mobilitet for passagerer og gods i tilfælde af pludselig krise i transportsektoren

Kommissionen orienterede Rådet om det forberedende arbejde i forbindelse med udarbejdelsen af konkrete muligheder, der skal sikre, at passagerer og gods kan blive omdirigeret på effektiv og rettidig vis i tilfælde af en pludselig transportkrise. På baggrund af erfaringerne fra krisen i forbindelse med den vulkanske askesky, der lukkede for den europæiske flytrafik i foråret, har Kommissionen kortlagt nogle vigtige forhindringer, som der skal rettes op på, herunder et lavt beredskabsniveau, ineffektiv eller manglende koordinering mellem virksomheder og mellem medlemsstaternes myndigheder samt ineffektiv informationshåndtering ([16879/10](#)).

På den ekstraordinære samling i maj efter det islandske vulkanudbrud understregede Rådet for Transport behovet for at udvikle et sammenkoblet europæisk transportsystem, som i nødsituationer muliggør et skift til andre transportformer.

Kollokvium om jernbaner som samlende element i Europa

Formandskabet orienterede ministrene om et kollokvium om jernbaner som samlende element i Europa, der blev afholdt den 15. november 2010 i Liège med deltagelse af repræsentanter for den europæiske jernbanesektor. Der blev på kollokviumet fokuseret på økonomisk og teknisk interoperabilitet i jernbanesektoren. Der blev navnlig lagt vægt på behovet for at anlægge en forbrugerorienteret tilgang, lette adgangen for nye serviceudbydere, øge gennemsigtigheden og styrke den europæiske retlige ramme. Desuden blev der givet udtryk for støtte til alle initiativer, der sigter mod at øge jernbanekapaciteten.

Ministerkonference om miljø og energi på transportområdet (MEET 2)

Den italienske delegation orienterede Rådet om resultaterne af den anden ministerkonference om miljø og energi på transportområdet (MEET), der blev afholdt i Rom den 8.-9. november ([16628/10](#)), hvor ministre fra hele verden og repræsentanter for relevante internationale organisationer drøftede foranstaltninger til nedbringelse af drivhusgasemissioner og luftforurening fra transport, samtidig med at der sikres udvikling gennem innovation og samarbejde. De blev enige om, at der skal vedtages en række forskellige foranstaltninger, herunder styrket samarbejde om udveksling af ekspertise og fremme af udviklingen af teknologiske løsninger på transportområdet.

Det europæiske genopretningsprogram for energiområdet

Kommissionen forelagde sin statusrapport om det europæiske genopretningsprogram for energiområdet ([16252/10](#)).

Initiativet til udvikling af grøn energi

Rådet noterede sig den orientering, som den græske delegation gav på energiministtermødet i Organisationen for Det Økonomiske Samarbejde i Sortehavsområdet, der fandt sted den 12. oktober 2010 i Nafplio ([16304/10](#)).

Konference mellem landene i Sydøsteuropa om energi: Energi uden grænser - fra en national til en regional strategi

Rådet blev orienteret af den bulgarske delegation om ovennævnte konference, der fandt sted den 30. november 2010 i Sofia ([16216/10](#)).

Bæredygtighedskriterier for biomasse

Rådet noterede sig de oplysninger, som den portugisiske delegation forelagde om ovenstående ([17369/10](#)).

Rapport om udviklingen inden for roamingtjenester i EU

Rådet noterede sig Kommissionens rapport om udviklingen inden for roamingtjenester i EU ([11711/10](#)).

Internet Governance Forum

Kommissionen og formandskabet orienterede Rådet om det femte møde i Internet Governance Forum, der blev afholdt den 14.-17. september 2010 i Vilnius ([16848/10](#)).

BEGIVENHED I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

Ceremonien i forbindelse med undertegnelsen af et aftalememorandum for oprettelsen af North Seas Countries' Offshore Grid Initiative fandt sted den 3. december i tilknytning til Rådets samling. Aftalememorandummet blev undertegnet af ti lande: Danmark, Frankrig, Tyskland, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Norge, Sverige, Det Forenede Kongerige og Belgien.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**DET INDRE MARKED****Gødninger**

Rådet besluttede ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af en forordning, der sigter mod at ændre forordning nr. 2003/2003 med henblik på at tilføje nye typer gødninger til listen og tilpasse den til den tekniske udvikling.

Udkastet til forordning er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol. Det betyder, at da Rådet nu har givet sin tilslutning, kan Kommissionen vedtage forordningen, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig den.

Motorkøretøjer - krav til typegodkendelse

Rådet besluttede ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af forordning:

- om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN-nummer) og om gennemførelse af forordning nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer og komponenter;
- om ændring af bilag IV og VI til direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer og komponenter (rammedirektiv); og
- om gennemførelse af forordning nr. 661/2009 med hensyn til krav til typegodkendelse af visse klasser af køretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår afskærmningssystemer.

Udkastet til forordninger er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol, hvilket betyder, at da Rådet nu har givet sin tilslutning, kan Kommissionen vedtage dem, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig dem.