



Rådet for
Den Europæiske Union

DA

10320/14

(OR. en)

PRESSE 317
PR CO 30

PRESSEMEDDELELSE

3318. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Luxembourg, den 5. og 6. juni 2014

Formænd

Michail Chrysochoidis

Minister for infrastruktur, transport og netværk

Michail Papadopoulos

Statssekretær for infrastruktur, transport og netværk

P R E S S E

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

10320/14

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Lastvognes størrelse

Rådet nåede til **politisk enighed** om nye regler for den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner for lastvogne og busser. De ændrede regler har til formål at forbedre køretøjernes aerodynamik, brændstoffektivitet og færdselssikkerhed. Se [pressemeddelelsen](#).

Interoperabilitet og sikkerhed i jernbanesystemet og Det Europæiske Jernbaneagentur

Rådet nåede også til **politisk enighed** om udkastet til direktiver om interoperabilitet og europæisk jernbanesikkerhed og udkastet til forordning om Det Europæiske Jernbaneagentur. Samlet udgør disse tre retsakter den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke. Se [pressemeddelelsen](#).

Søtransportpolitik

Rådet vedtog [konklusioner](#) om midtvejsevalueringen af EU's søtransportpolitik frem til 2018 og perspektiverne frem mod 2020. Konklusionerne indarbejder Athenerklæringen, der blev godkendt af ministrene for søtransport på deres uformelle møde den 7. maj.

Endvidere noterede ministrene sig **fremskridtsrapporter** om forslaget til ajourføring af EU's regler om **flypassagerers rettigheder** og et udkast til forordning om **markedsadgang og finansiel gennemsigtighed for havne**.

Michail Chrysochoidis, den græske minister for infrastruktur, transport og netværk, sagde: "Lige fra begyndelsen har vi fastsat et mål for vores formandskab, der har omfattet ihærdige bestræbelser på at fremme effektiv og bæredygtig transport. Vi har arbejdet hårdt for at opnå dette, og har søgt at øge stordriftsfordelene for transportvirksomheder, især jernbanevirksomheder, i hele EU, reducere de administrative omkostninger, gøre procedurerne hurtigere, undgå forskelsbehandling og fremme konkurrencen samt reducere energiforbruget og miljøforringelsen. Vi har sat borgernes og samfundenes behov i centrum for vores arbejde vedrørende transportpolitik. Vi vil fortsat koncentrere vores bestræbelser om disse opgaver indtil afslutningen af vores formandskab."

Net- og informationssikkerhed

Rådet noterede sig de fremskridt, der var gjort med hensyn til et forslag, der skal sikre et højt niveau for net- og informationssikkerhed i hele EU. Formandskabet konkluderede, at Rådet nåede til enighed om, at den tilgang, der er omhandlet i formandskabets rapport vedrørende forslaget, kan være et godt grundlag for det videre arbejde.

Det indre marked for telekommunikation ("telekommunikationspakken")

Rådet noterede sig også status for et forslag, der har til formål at ændre EU's lovramme for telekommunikationsmarkedet.

Michail Papadopoulos, den græske statssekretær for infrastruktur, transport og netværk, sagde: "Telekommunikation, informations- og kommunikationsteknologi (ikt) anvendes inden for næsten alle områder af vores liv, samtidig med at de trusler, der stammer fra denne anvendelse, er alle vegne. Sådanne systemers sikkerhed fik førsteprioritet under vores formandskab, idet det samtidig blev erkendt, at der var behov for tjenester på højt plan og reducerede omkostninger for alle. I løbet af de sidste uger af vores formandskab vil vi fortsat arbejde med disse spørgsmål."

Under "Eventuelt" fremhævede formandskabet den seneste eller nært forestående vedtagelse af to vigtige forslag på den digitale dagsorden: direktivet om **nedbringelse af bredbåndsomkostningerne** blev vedtaget i maj (se [pressemeddelelsen](#)) og den endelige vedtagelse af forordningen om **elektronisk identifikation og tillidstjenester** ventes at finde sted i juli (se [pressemeddelelsen](#) om aftalen med Parlamentet). Formandskabet briefede også ministrene om den seneste udvikling vedrørende forslaget om **nettilgængelighed**. Kommissionen gav en opdatering om sin **resultattavle for den digitale dagsorden**, og det kommende **italienske formandskab** forelagde sit **arbejdsprogram** på telekommunikationsområdet for andet halvår af 2014.

INDHOLD¹

DELTAGERE	6
------------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT	8
Interoperabilitet i jernbanesystemet, jernbanesikkerhed og Det Europæiske Jernbaneagentur.....	8
Lastvognes størrelse.....	8
LUFTFART	9
Flypassagerers rettigheder.....	9
SKIBSFART	11
Havnetjenester.....	11
Søtransportpolitik.....	12
Eventuelt	13
– Transportministrenes uformelle møde - resultatet af frokostdrøftelsen.....	13
– Shift2Rail	13
– Grænseoverskridende udveksling af oplysninger om færdselslovsovertrædelser	13
– Sporing af luftfartøjer.....	13
– Lufthavnsafgifter	14
– EU's indflydelse i Organisationen for International Civil Luftfart	14
– Luftfart og den sociale dimension	14
– Det kommende formandskabs arbejdsprogram på transportområdet	14

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.

TELEKOMMUNIKATION.....	15
Net- og informationssikkerhed.....	15
Det indre marked for telekommunikation.....	17
Eventuelt	19
– Status i lovgivningsmæssige sager	19
– Resultattavle for den digitale dagsorden.....	19
– Det kommende formandskabs arbejdsprogram på telekommunikationsområdet	19

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

Ingen

DELTAGERE

Belgien:

Olivier BELLE

Stedfortrædende fast repræsentant

Bulgarien:

Danail PAPAZOV

Transport-, informationsteknologi- og
kommunikationsminister

Petia VASSILEVA

Stedfortrædende fast repræsentant

Den Tjekkiske Republik:

Ladislav NĚMEC

Vicetransportminister

Jakub DŮRR

Stedfortrædende fast repræsentant

Danmark:

Magnus HEUNICHE

Michael DITHMER

Transportminister

Statssekretær, Erhvervs- og Vækstministeriet

Tyskland:

Katherina REICHE

Statssekretær under forbundsministeren for transport og
digital infrastruktur, medlem af Forbundsdagen

Guido PERUZZO

Stedfortrædende fast repræsentant

Estland:

Clyde KULL

Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Leo VARADKAR

Thomas HANNEY

Transport-, turisme og sportsminister

Stedfortrædende fast repræsentant

Grækenland:

Michail CHRYSOCHOIDIS

Michail PAPADOPOULOS

Minister for infrastruktur, transport og netværk

Statssekretær for infrastruktur, transport og netværk

Spanien:

Ana María PASTOR JULIÁN

Víctor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Minister for offentlige arbejder

Statssekretær for telekommunikation og
informationssamfundet

Frankrig:

Frédéric CUVILLIER

Statssekretær for transport, havspørgsmål og fiskeri under
ministeren for økologi, bæredygtig udvikling og energi

Alexis DUTERTRE

Stedfortrædende fast repræsentant

Kroatien:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister for maritime anliggender, transport og
infrastruktur

Italien:

Maurizio LUPI

Antonello GIACOMELLI

Minister for infrastruktur og transport

Statssekretær for økonomisk udvikling

Cypern:

Marios DEMETRIADES

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Kaspars OZOLIŅŠ

Statssekretær, Transportministeriet

Litauen:

Arijandas ŠLIUPAS

Vicetransportminister

Luxembourg:

François BAUSCH

Georges FRIDEN

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Stedfortrædende fast repræsentant

Ungarn:

Pál VÖLNER

Statssekretær for infrastruktur, Ministeriet for National
Udvikling

Olivér VÁRHELYI

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

José A. HERRERA

Neil KERR

Nederlandene:

Wepke KINGMA

Østrig:

Doris BURES

Harald GÜNTHER

Polen:

Rafał TRZASKOWSKI

Zbigniew KLEPACKI

Portugal:

Sérgio SILVA MONTEIRO

Pedro COSTA PEREIRA

Rumænien:

Dan-Coman ȘOVA

Alexandru-Răzvan COTOVELEA

Slovenien:

Bojan BABIČ

Mirko PEČARIČ

Slovakiet:

František PALKO

Finland:

Henna VIRKKUNEN

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Sverige:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Jan OLSSON

Det Forenede Kongerige:

Robert GOODWILL

Ed VAIZEY

Statssekretær for konkurrenceevne og økonomisk vækst,
Ministeriet for Økonomi, Investeringer og Små
Virksomheder
Stedfortrædende fast repræsentant

Stedfortrædende fast repræsentant

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi
Stedfortrædende fast repræsentant

Forvaltnings- og digitaliseringsminister
Understatssekretær, Ministeriet for Infrastruktur og
Udvikling

Statssekretær for infrastruktur, transport og
kommunikation
Stedfortrædende fast repræsentant

Transportminister
Minister for informationssamfundet

Statssekretær, Ministeriet for Infrastruktur og Fysisk
Planlægning
Statssekretær, Ministeriet for Uddannelse, Videnskab og
Sport

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og
Regionaludvikling

Forvaltnings- og kommunalminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Infrastrukturminister
Stedfortrædende fast repræsentant

Statssekretær med ansvar for transport,
Transportministeriet
Statssekretær med ansvar for kultur, kommunikation og
kreative industrier, Ministeriet for Kultur, Medier og Sport

Kommissionen:

Siim KALLAS

Neelie KROES

Næstformand

Næstformand

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LANDTRANSPORT

Interoperabilitet i jernbanesystemet, jernbanesikkerhed og Det Europæiske Jernbaneagentur

Rådet nåede til **politisk enighed** om udkast til direktiver om **interoperabilitet og europæisk jernbanesikkerhed** og udkast til forordning om **Det Europæiske Jernbaneagentur** ([9768/1/14 REV 1](#), [9766/1/14 REV 1](#) og [9767/14](#)).

Samlet udgør disse tre retsakter **den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke**, som Kommissionen offentliggjorde i januar 2013.

Færdiggørelsen af denne tekniske søjle forventes at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder i EU, reducere de administrative omkostninger og gøre procedurerne hurtigere. Det skulle også hjælpe til at undgå enhver skjult forskelsbehandling i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater og køretøjstilladelser.

For yderligere oplysninger, se pressemeddelelse [10401/14](#).

Lastvognes størrelse

Ministrene nåede til **politisk enighed** om nye regler for **den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner for lastbiler og busser** ([10761/14](#)). Forslaget ([8953/13](#), rapport til Rådet [10204/14](#)) har til formål at ændre [det nuværende direktiv](#) fra 1996 for at forbedre disse køretøjers aerodynamik, brændstofeffektivitet og færdselssikkerhed.

Forslaget indeholder navnlig dispensationer fra køretøjernes længde, således at der gives mulighed for at montere finner bag på det køretøj eller foran på det køretøj, der skal ændres for at skabe en mere aerodynamisk form. Den nye udformning af førerhuset vil forbedre førernes synsfelt og øge såvel førernes som andre vejbrugeres sikkerhed. Den nye afbøjede form og krøllezone vil betydeligt mindske virkningen af frontale sammenstød og derved redde mange fodgængeres og cyklisters liv.

For yderligere oplysninger, se pressemeddelelse [8837/14](#).

LUFTFART

Flypassagerers rettigheder

Rådet **noterede sig de fremskridt**, der er gjort vedrørende en foreslået **ajourføring af EU's regler om flypassagerers rettigheder** på grundlag af en rapport udarbejdet af formandskabet ([9820/1/14 REV 1](#) + [ADD 1 REV 1](#)) .

Udkastet til forordning har hovedsagelig til formål at præcisere de gældende regler i forbindelse med flyforsinkelser eller -aflysninger og forbedre en række andre aspekter, såsom behandling af klager og håndhævelse af passagerrettigheder. Samtidig tilsigter forslaget at tage hensyn til den finansielle indvirkning, som passagerrettigheder har på flytransportsektoren, og derved sikre, at de europæiske luftfartsselskaber opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

Der er gjort **solide fremskridt** med dette spørgsmål, siden den orienterende debat, der blev afholdt i Rådet i oktober 2013. Navnlig er bestemmelser, der giver anledning til anvendelse af flypassagerers rettigheder i forbindelse med andre transportformer, blevet slettet, og bestemmelserne om forsinkelse på forpladsen er blevet finjusteret. Beløbsloftet i forbindelse med overnatning i tilfælde af større afbrydelser er blevet slettet, og reglerne om at informere passagererne om deres rettigheder er blevet væsentligt forbedret.

Der er blevet lagt stor vægt på den strenge afgrænsning af luftfartsselskabers muligheder for at anmode om fritagelse for kravet om at betale kompensation. Delegationerne er for eksempel generelt enige om, at tekniske fejl ikke bør anvendes af luftfartsselskaberne som et påskud for at nægte at betale kompensation. Der er derfor gjort en indsats for at definere, under hvilke betingelser luftfartsselskaberne kan påberåbe sig tekniske fejl med henblik på at søge om fritagelse for betaling af kompensation.

Med hensyn til behovet for at sikre effektiv håndhævelse af forordningen er der gjort vigtige fremskridt med hensyn til at nå et kompromis om en enkel procedure for passagerers indgivelse af klager til luftfartsselskaber og efterfølgende til udenretslige tvistbilæggelsesinstanser.

På trods af det intense arbejde, der er udført, og de fremskridt, der er gjort, kræves der dog yderligere arbejde med en række spørgsmål. Vigtige **udestående spørgsmål** omfatter kompensationsloft, kompensation for tilslutningsforbindelser og status for eventuelle lister - enten udtømmende eller ikkeudtømmende, bindende eller ikkebindende - der fastsætter fritagelser for forpligtelsen til betaling af kompensation (usædvanlige omstændigheder).

Med hensyn til forordningen om luftfartsselskabers erstatningsansvar drejer det eneste vigtigste udestående spørgsmål sig om håndbagage. Der er endnu ikke truffet afgørelse om, hvorvidt der er behov for klare bestemmelser om reglen om ét stk. håndbagage, der vil give alle passagerer i EU's lufthavne mulighed for at tage genstande med ombord på de samme betingelser, eller om dette bør anses for at være en del af luftfartsselskabernes kommercielle frihed.

Kommissionen forelagde sit forslag ([7615/13](#)) for transportministrene i juni 2013. Vedtagelse af forordningen kræver godkendelse af både Rådet og Europa-Parlamentet. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i februar 2014.

Se de nuværende regler om flypassagerers rettigheder i [forordningen fra 2004 om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser](#) og [forordningen fra 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage](#).

SKIBSFART

Havnetjenester

Rådet **noterede sig status** med hensyn til de foreslåede nye regler for **adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne** baseret på en statusrapport udarbejdet af formandskabet ([9771/14](#)).

Den foreslåede forordning ([10154/13](#)) fastsætter, at der skal opstilles rammer for adgang til markedet for havnetjenester i EU. Den indfører også fælles bestemmelser om finansiell gennemsigthed for havne og om afgifter eller gebyrer, som opkræves af havneforvaltningsorganer eller leverandører af havnetjenester.

Den vil finde anvendelse på bestemte kategorier af tjenester og omfatte alle søhavne, der er anført i [retningslinjer for det transeuropæiske transportnet](#). Medlemsstaterne vil selv kunne beslutte, om den også skal finde anvendelse på andre havne.

De nye regler skulle bidrage til mere retfærdig konkurrence og mindske den juridiske usikkerhed og derved fremme effektive havnetjenester og investeringer i havne. Dette vil kunne reducere omkostningerne for transportbrugere. Det vil også bidrage til at skabe nye korte søfartsforbindelser og forbedre integrationen af søtransport med andre transportformer.

I Rådet har Søtransportgruppen foretaget en gennemgang af de enkelte artikler i dele af teksten og en mere generel drøftelse af den resterende del. Af disse drøftelser fremgår det, at selv om flertallet af medlemsstater støtter forslaget generelle mål, har de en række betænkeligheder med hensyn til både forslaget substans og retsaktens form, idet de fleste delegationer foretrækker et direktiv i stedet for en forordning.

De væsentlige betænkeligheder, som delegationerne har givet udtryk for, vedrører blandt andet forslaget anvendelsesområde for så vidt angår både de omfattede tjenester og havne. De fleste medlemsstater ønsker mere enkle og mere sammenhængende procedurer i hele forslaget. Mange delegationer har anmodet om mere fleksibilitet for så vidt angår procedurer til at sikre opfyldelsen af mindstekravene for levering af havnetjenester. De har også gjort opmærksom på behovet for mere fleksibilitet i forbindelse med at begrænse antallet af leverandører. Delegationerne har for eksempel anmodet om at medtage hensynet til sikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og miljø i de mulige grunde til begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester.

Kommissionen sendte forslaget til Rådet i maj 2013 sammen med en meddelelse med titlen "Havnene som vækstmotor" ([10160/13](#)). For at blive vedtaget skal retsaktens også godkendes af Europa-Parlamentet. Parlamentets ansvarlige udvalg, Transport- og Turismeudvalget (TRAN), har endnu ikke stemt om denne sag.

— [EU's søtransport: havne](#)

Søtransportpolitik

Rådet vedtog **konklusioner om midtvejsevalueringen af EU's søtransportpolitik frem til 2018 og perspektiverne frem mod 2020** ([10041/14](#)). Konklusionerne indarbejder **Athenerklæringen**, der blev godkendt af ministrene for søtransport på deres uformelle møde den 7. maj.

Konklusionerne har til formål at give input til Kommissionens kommende midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik, og de fastlægger de prioriteter, som Rådet mener bør være **de politiske prioriteter** i Kommissionens kommende arbejdsprogram fra 2015 til 2019 (jf. Kommissionens meddelelse om EU's søtransportpolitik frem til 2018 ([5779/09](#)) og Rådets relevante konklusioner ([7866/09](#))).

Teksten dækker alle aspekter af søtransport, som er ordnet under seks overskrifter, der følger strukturen i Kommissionens meddelelse:

Under *Europæisk søfart på et globaliseret marked* opfordrer man til en øget indsats for at sikre fri markedsadgang, og man fremhæver den rolle, som EU's statsstøtteordning for søtransport har.

Under *Menneskelige ressourcer, sømandskab og maritim knowhow* fokuserer man på at øge beskæftigelse i sektoren, gennemføre ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold og øge knowhow og gøre søfartskarrierer mere attraktive, herunder lige muligheder for mænd og kvinder.

Under *Kvalitetsskibsfart som en vigtig konkurrencefordel* opfordrer man blandt til en forbedring af sikkerheden til søs og søtransportens miljømæssige og sociale resultater, og til at fremme sikkerheden til søs, navnlig ved at bekæmpe piratvirksomhed.

Under *Internationalt samarbejde* bekræfter man på ny viljen til at arbejde i IMO og andre internationale organer.

Under *Udnyttelse af det fulde potentiale i nærskibsfart og søtransporttjenester til fordel for europæiske virksomheder og borgere* fokuserer man på fremme af nærskibsfart, etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i havne, udvikling af havne, udbygning af forbindelsesmuligheder og gennemførelse af Blue Belt og elektroniske søfartstjenester.

Til sidst understreger man under *Europa bør være førende i verden inden for forskning og innovation på søfartsområdet* behovet for at styrke målrettede forsknings- og udviklings- og innovationstiltag.

– [EU's søtransport](#)

Eventuelt

– *Transportministrenes uformelle møde - resultatet af frokostdrøftelsen*

Formandskabet briefede ministrene om resultatet af frokostdrøftelsen på det uformelle transportministtermøde, der fandt sted den 8. maj 2014 i Athen ([10371/14](#)).

I sammenfatningen af drøftelserne noteres det, at den øgede konkurrence, der er en følge af åbningen af markedet for vejgodstransport, ikke er blevet modsvaret af en parallel harmoniseringsproces vedrørende ansættelses- og arbejdsvilkår for arbejdstagere i vejgodstransportsektoren. Anvendelse af den sociale lovgivning og håndhævelse af chaufførernes sociale rettigheder i hele Europa bør sikres, blandt andet, ved at styrke håndhævelsesmekanismene i medlemsstaterne, indføre rapporteringsmekanismer for anvendelsen af direktivet om udstationering af arbejdstagere, styrke samarbejdet mellem medlemsstater og indføre et europæisk register over transportvirksomheder, der vil omfatte en sortliste over de virksomheder, der er ansvarlige for illegal eller urimelig praksis.

– *Shift2Rail*

Formandskabet oplyste ministrene om, at forordningen om oprettelse af fællesforetagendet Shift2Rail ventes at blive vedtaget af Rådet, uden debat, den 16. juni ([10553/14](#)).

– *Grænseoverskridende udveksling af oplysninger om færdselslovsovertrædelser*

Kommissionen orienterede Rådet om sin hensigt om meget snart at forelægge et nyt forslag til direktiv om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, efter at Domstolen annullerede det tidligere direktiv. Domstolen konstaterede, at direktivets foranstaltninger ikke vedrørte kriminalitet som defineret i reglerne om politisamarbejde, men snarere trafiksikkerhed, som er et transportspørgsmål. Den besluttede imidlertid, at direktivets virkninger vil blive opretholdt indtil ikrafttrædelsen af et nyt direktiv, forudsat at dette sker inden for senest tolv måneder (inden maj 2015). Ifølge Kommissionen vil det nye forslag omfatte retsgrundlaget på transportområdet uden at ændre direktivets indhold.

– *Sporing af luftfartøjer*

Kommissionen underrettede medlemsstaterne om påtænkte foranstaltninger til forbedring af sporing af luftfartøjer, efter at flynummer MH370 fra Malaysian Airlines forsvandt for kort tid siden. Kommissionen støtter anbefalingerne fra mødet i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om global sporing i maj for at sikre, at positionen for luftfartøjer til offentlig transport er kendt til enhver tid. Kommissionen planlægger at træffe sådanne foranstaltninger, herunder ved at foretage de nødvendige ændringer af EU's forskrifter vedrørende luftfartsikkerhed i 2014 eller 2015, med forbehold af Rådets og Parlamentets godkendelse. Den mener også, at en fortsat fælles indsats i ICAO giver de største fordele ([10267/14](#)).

– ***Lufthavnsafgifter***

Kommissionen orienterede ministrene om sin rapport om anvendelsen af direktivet om lufthavnsafgifter. Rapporten, der blev offentliggjort i maj 2014, analyserer tre års anvendelse af direktivet i ca. 70 lufthavne i EU. Kommissionen ønsker at nedsætte en ny ekspertgruppe, der kan rådgive den om anvendelsen af direktivet i medlemsstaterne og fremme udvekslingen af oplysninger og bedste praksis, men har på nuværende tidspunkt ikke planlagt nye lovgivningsinitiativer ([10356/14](#); Kommissionens rapport: [10070/14](#)).

– ***EU's indflydelse i Organisationen for International Civil Luftfart***

Rådet noterede sig den spanske delegations orientering vedrørende fastholdelse af EU's indflydelse i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Spanien mener, at EU bør bestræbe sig på at fastholde sin indflydelse ved at sikre, at EU beholder alle sine pladser i ICAO-Rådet efter den nylige oprettelse af rotationsgruppen for Sortehavet og Det Kaspiske Hav. Det kommende italienske formandskab sagde, at det ville gå videre med sagen.

– ***Luftfart og den sociale dimension***

Rådet noterede sig Nederlandenes orientering om luftfartssektorens sociale dimension. Nederlandene mener, at de tekniske og juridiske aspekter af den seneste udvikling i nye forretningsmodeller for luftfartsselskaber, f.eks. brugen af arbejdskraft fra tredjelande, eventuelt tab af arbejdspladser og illoyal konkurrence, hurtigst muligt bør drøftes på EU-plan ([10438/14](#)).

– ***Det kommende formandskabs arbejdsprogram på transportområdet***

Det kommende italienske formandskab forelagde sine transportprioriteter for andet halvår af 2014. Under temaet infrastruktur og transport for vækst og samhørighed vil formandskabet bl.a. styrke forvaltningen af TEN-T-korridorer, indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet om den fjerde jernbanepakkes tekniske søjle og fremme en orienterende debat om den politiske søjle. Andre prioriteter omfatter det fælles europæiske luftrum og satellitsystemerne Galileo og Egnos ([10470/14](#)).

TELEKOMMUNIKATION

Net- og informationssikkerhed

Rådet **noterede sig status** for et direktivforslag, der skal sikre et **højt fælles niveau for elektroniske kommunikationsnets og informationssystemers sikkerhed i hele EU**.

Formålet med forslaget ([6342/13](#)) er at kræve, at alle medlemsstater, katalysatorer af centrale internettjenester og operatører af kritisk infrastruktur – som f.eks. e-handelsplatforme og sociale netværk samt operatører inden for energi, transport, bankvæsen og sundhedstjenester – garanterer et sikkert og pålideligt digitalt miljø i hele EU.

Rådets forberedende organer har gjort betydelige fremskridt i denne sag, men der er stadig behov for en yderligere indsats for at ændre teksten. Den **rapport**, som formandskabet har udarbejdet ([10097/14](#)), opsummerer det arbejde, der indtil videre er gjort, og udstikker **retningslinjer og fremgangsmåder** for det videre arbejde. Den fremhæver bl.a. følgende:

- Alle medlemsstaterne er enige om, at det haster med at forbedre net- og informationssikkerheden og med at træffe foranstaltninger med henblik herpå på EU-plan. De deler den opfattelse, at udkastet til direktiv vil være et afgørende element i EU's overordnede strategi for cybersikkerhed (meddelelse fra Kommissionen og den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik: [6225/13](#), konklusioner fra Rådet for Almindelige Anliggender: [12109/13](#)).
- De støtter også generelt princippet om minimumsharmonisering, som giver medlemsstaterne mulighed for at vedtage strengere bestemmelser om cybersikkerhed.
- Drøftelserne fremhævede imidlertid, at det er nødvendigt at finde den rette balance mellem at forbedre cybersikkerheden, opbygge den nødvendige tillid og af hensyn til effektiviteten gøre fuld brug af eksisterende ordninger og organer.
- Derfor vil de fleste delegationer i stedet for at etablere en ny samarbejds mekanisme mellem medlemsstaterne som foreslået foretrække at bygge på eksisterende ordninger og enheder.
- I tilfælde af en hændelse bør det være op til den berørte medlemsstat at beslutte om, og i hvilket omfang, de relevante oplysninger skal udveksles.

- Delegationerne støtter bredt idéen om, at hver medlemsstat udvikler en cybersikkerhedsstrategi, men foretrækker fremtidssikre principper snarere end konkrete krav.
- Andre spørgsmål om, hvorvidt det er nødvendigt med yderligere drøftelser eller præcisering, vedrører de interessenter, der omfattes af forslaget, karakteren af det styrkede samarbejde mellem myndigheder (hvorvidt der skal lægges vægt på strategi- eller politiksamarbejde, eller om teksten også skal indeholde detaljerede bestemmelser om operationelt samarbejde) og de tilfælde, hvor det er nødvendigt med en samordnet EU-indsats: store grænseoverskridende cyberkriser eller også mere begrænsede daglige hændelser.

På Rådets samling tog et stort antal ministre ordet for at give udtryk for deres synspunkter om, hvordan der bedst kan samarbejdes for at forbedre EU's og medlemsstaternes beredskab og reaktion på cybersikkerhedstrusler. Mange ministre sagde, at de foretrak at lægge vægt på først at udarbejde strategi-/politicsamarbejde for at opbygge den nødvendige tillid og påpegede, at der allerede eksisterer operationelt samarbejde i flere organer såsom IT-beredskabsenheder (CERT), Den Europæiske Unions Agentur for Net- og Informationssikkerhed (ENISA) og det europæiske forum af medlemsstater (EFMS). Andre ministre gik ind for at præcisere i direktivet, hvad der ud fra en operationel synsvinkel bør gøres i tilfælde af en cyberkrise.

Som konklusion foreslog formandskabet, at direktivet i første omgang skal lægge vægt på strategi- og politiksamarbejde på højt plan, mens det samtidig udstikker en retning for en videreudvikling af det operationelle samarbejde, der foregår i flere organer. Der er imidlertid brug for at fastlægge, hvordan samarbejdet skal foregå i praksis.

Formandskabet kunne også konkludere, at Rådet var enigt om, at retningslinjerne og fremgangsmåderne i rapporten kan være et godt grundlag for det videre arbejde.

Rådet fik ligeledes forelagt en situationsrapport herom i december 2013 ([16630/13](#)) og i juni 2013 ([10076/13](#)).

Vedtagelse af direktivet kræver både Rådets og Europa-Parlamentets godkendelse. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i marts 2014.

- [Digital dagsorden for Europa - cybersikkerhed](#)

Det indre marked for telekommunikation

Rådet **noterede sig status** med hensyn til et forslag, der har til formål at ændre **EU's lovramme for telekommunikationsmarkedet**. Udkastet til forordning er en del af pakken om et netforbundet europæisk område.

Formålet med forslaget ([13555/13](#)) er at arbejde hen imod et indre marked for elektronisk kommunikation, hvor:

- borgere og virksomheder kan tilgå elektroniske kommunikationstjenester i hele EU uden restriktioner på tværs af grænser eller urimelige ekstraomkostninger
- udbydere af elektroniske kommunikationsnet og -tjenester kan drive dem, uanset hvor i EU de er etableret, og uanset hvor i EU kunderne befinder sig.

Det endelige mål er at understøtte den europæiske konkurrenceevne i en verden, der i stigende grad er afhængig af den digitale sektor for at økonomien kan fungere og vokse.

Forslagets **vigtigste elementer** omfatter en fælles EU-tilladelse for udbydere af elektronisk kommunikation, samordning af brugen af radiofrekvenser og bestemmelser om europæiske virtuelle adgangsprodukter, slutbrugeres harmoniserede rettigheder, herunder netneutralitet, bedre muligheder for skift af udbyder samt bestemmelser om de nationale tilsynsmyndigheders beføjelser, roaming og Sammenslutningen af Europæiske Tilsynsmyndigheder inden for Elektronisk Kommunikation BEREC.

I forbindelse med den **orienterende debat** i december 2013 ([16637/13](#)) hilste ministrene generelt set forslagens formål velkommen, herunder at skabe incitament til investering, fremme forbrugerrettigheder og sætte fokus på netneutralitet, men udtrykte bekymring og tvivl vedrørende en lang række spørgsmål.

En **rapport, som formandskabet har udarbejdet** ([10109/14](#)), omhandler det arbejde, der er gjort siden den orienterende debat, og gør opmærksom på spørgsmål, der kræver yderligere arbejde. Mange af de betænkeligheder, der er omhandlet i rapporten fra december 2013 - f.eks., at det samme mål kan nås ved at gøre bedre brug af de eksisterende instrumenter som f.eks. i forbindelse med frekvensallokering og roaming - er stadig gældende. Af rapporten fra i år fremgår det, at:

- De fleste medlemsstater blandt andet er betænkelige ved den administrative og finansielle byrde, som forslaget vil medføre, dets uklare forbindelse til de nuværende rammebestemmelser for telekommunikation og indvirkningen på de nationale tilsynsmyndigheders kompetence

- Mange delegationer finder, at en række af de nye bestemmelser om **radiofrekvenser** er for præskriptive, og at de ofte overlapper hinanden eller endog er i strid med EU-lovgivningen eller national lovgivning. De fleste medlemsstater mener, at de bestemmelser, der harmoniserer fristerne for synkronisering af frekvenser til trådløst bredbånd og om fastsættelse af en europæisk samordningsmekanisme for frekvensrettigheder går for vidt, navnlig med hensyn til Kommissionens foreslåede nye gennemførelsesbeføjelser.
- Med hensyn til arbejdet med at styrke forbrugerbeskyttelsen foretrækker medlemsstaterne en minimumsharmonisering frem for den foreslåede fulde harmonisering, da dette vil give dem mulighed for bevare eller vedtage strengere nationale foranstaltninger.
- Hvad angår princippet om det **åbne internet** understregede mange delegationer, at teksten skal være fremtidssikret og klar. For eksempel bør definitionerne af internetadgangstjeneste og specialtjeneste præciseres. Delegationerne er enige om, at det er nødvendigt at skabe den rette balance mellem netneutralitet og trafikstyringsforanstaltninger, men de har forskellige meninger om, hvordan denne opnås. De fælles underliggende principper for netneutralitet er der endnu ikke opnået enighed om.

Udkastet til artikler om **roaming**, som findes i den sidste del af Kommissionens forslag er endnu ikke blevet behandlet indgående.

Vedtagelse af forslaget kræver både Rådets og Europa-Parlamentets godkendelse. Europa-Parlamentet vedtog sine ændringer fra førstebehandlingen i april.

- [Digital dagsorden for Europa - netforbundet europæisk område](#)

Eventuelt

– Status i lovgivningsmæssige sager

Formandskabet orienterede ministrene om fremskridtet med lovgivningsmæssige sager inden for telekommunikationssektoren:

- Der blev opnået enighed med Europa-Parlamentet om et udkast til forordning om **elektronisk identifikation og tillidstjenester** i februar, og det forventes at blive endeligt vedtaget i juli ([9996/14](#)).
- Efter at være nået til enighed med Parlamentet i februar vedtog Rådet [direktivet om reduktion af bredbåndsomkostninger](#). Medlemsstaterne skal nu vedtage nationale bestemmelser for at efterkomme det nye direktiv inden den 1. januar 2016, og de skal anvende de nye foranstaltninger fra den 1. juli 2016 ([9993/14](#)).
- Med hensyn til forslaget om **tilgængeligheden af offentlige organers websteder** blev den europæiske standard for vurdering af overensstemmelse med kravene om webtilgængelighed vedtaget i februar. 26 medlemsstater har i mellemtiden udviklet deres nationale webtilgængelighedspolitikker og standarder, som bredt bygger på lignende krav ([10016/14](#)).

– Resultattavle for den digitale dagsorden

Kommissionen orienterede Rådet om de fremskridt, der er gjort, og den yderligere indsats, der er gjort med hensyn til målene i den digitale dagsorden for Europa, et af flagskibene i Europa 2020-strategien for beskæftigelse og vækst ([10220/14](#) + [10220/14 ADD 1](#)).

[Websider om resultattavlen for den digitale dagsorden](#)

– Det kommende formandskabs arbejdsprogram på telekommunikationsområdet

Det kommende italienske formandskab forelagde sit arbejdsprogram for telekommunikation for andet halvår af 2014. Formandskabet vil i sit arbejde lægge vægt på forslaget om et indre marked for telekommunikation, udkastet til direktiv om net- og informationssikkerhed og udkastet til direktiv om webtilgængelighed. Andre initiativer, som formandskabet planlægger at arbejde med, vedrører bl.a. fremme af udrulningen af ultrahurtige bredbåndsnetværk, Europas rolle inden for international forvaltning af internettet samt åbne data, cloud computing og big data([9994/14](#)).

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT
