



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



15472/04 (Presse 345)

(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2629. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Bruxelles, den 9.-10. december 2004

Formand

Laurens Jan BRINKHORST
Nederlandenes økonomiminister

Karla PEIJS
Nederlandenes minister for transport, offentlige arbejder og
vandforvaltning

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUXELLES Tlf.: +32 (0)2 285 8239 / 6319 Fax: +32 (0)2 285 8026
press.office@consilium.eu.int <http://ue.eu.int/Newsroom>

15472/04 (Presse 345)

1
DA

Vigtigste resultater af Rådets samling

For så vidt angår de punkter på dagsordenen, der vedrører **telekommunikation**, nåede Rådet til enighed under førstebehandlingen om et fællesskabsprogram "sikrere internet plus" ("**Safer Internet Plus**") og vedtog konklusioner om bekæmpelsen af **spam** og om de igangværende forberedelser til **Verdenstopmødet om informationssamfundet**. Rådet vedtog ligeledes en resolution om fremtiden for **informations- og kommunikationsteknologien** som et bidrag til drøftelserne om midtvejsrevisionen af Lissabon-strategien med henblik på Det Europæiske Råds forårsmøde.

Rådet nåede til enighed om indledningen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af programmerne for det **globale satellitnavigationssystem (GNSS)** og bekræftede systemets væsentligste karakteristika.

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling vedrørende **certificering af lokomotivførere** i hele Fællesskabet.

Rådet vedtog konklusioner om **trafiksikkerhed**.

For så vidt angår luftfart nåede Rådet til enighed om en generel indstilling vedrørende indførelse af et **EU-flyveledercertifikat** og vedtog en delvis politisk enighed om harmonisering af **tekniske krav og administrative procedurer** for operation af **luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport (EU-OPS)**. Rådet besluttede at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger med **Marokko** og **landene på det vestlige Balkan** om luftfartsaftaler.

For så vidt angår skibsfart nåede Rådet til enighed om gennemførelsen af **internationale sikkerhedsregler for skibe** i Fællesskabet og om fællesskabsbestemmelser med henblik på at **lette anerkendelse af sønæringsbeviser**.

INDHOLD¹

| | |
|--|----------|
| DELTAGERE | 5 |
| PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT | |
| TELEKOMMUNIKATION | 7 |
| – SIKRERE INTERNET PLUS (SAFER INTERNET PLUS)..... | 7 |
| – BEKÆMPELSE AF SPAM - <i>Rådets konklusioner</i> | 8 |
| – FREMTIDEN FOR IKT - <i>Rådets konklusioner</i> | 10 |
| – VERDENSTOPMØDET OM INFORMATIONSSAMFUNDET (WSIS) - <i>Rådets konklusioner</i> | 16 |
| SØTRANSPORT | 21 |
| – INTERNATIONAL KODE FOR SIKKER SKIBSDRIFT | 21 |
| – SØNÆRINGSBEVISER..... | 22 |
| – HAVNETJENESTER | 23 |
| – OLIEFORURENING: ANSVAR OG ERSTATNING FOR SKADER..... | 24 |
| LANDTRANSPORT | 25 |
| – CERTIFICERING AF LOKOMOTIVFØRERE..... | 25 |
| – TRAFIKSIKKERHED - <i>Rådets konklusioner</i> | 27 |
| – TEKNISKE FORSKRIFTER FOR FARTØJER PÅ INDRE VANDVEJE | 33 |
| INTERMODALE SPØRGSMÅL..... | 34 |
| – DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM - <i>Rådets konklusioner</i> | 34 |

¹

- Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførselstegn.
- Dokumenter med en dokumentreference er tilgængelige på Rådets internetsted <http://ue.eu.int>.
- Asterisk ved en afgørelse betyder, at der er fremsat offentligt tilgængelige erklæringer til optagelse i Rådets mødeprotokol; disse erklæringer findes ligeledes på Rådets internetsted eller kan fås ved henvendelse til Pressetjenesten.

| | |
|--|----|
| LUFTFART | 38 |
| – FLYVELEDERCERTIFIKAT | 38 |
| – EU-HARMONISEREDE REGLER OM KABINEPERSONALE OG FLYVETIDSBEGRÆNSNING (EU-OPS) | 39 |
| – EKSTERNE FORBINDELSER INDEN FOR LUFTFART | 40 |
| EVENTUEL T | 41 |
| – GENNEMFØRELSE AF EU-LOVGIVNING OM ELEKTRONISK KOMMUNIKATION | 41 |
| – INSTALLATION AF NETANTENNER | 41 |
| – SØFARTSSIKKERHED: GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE INSTRUMENTER..... | 41 |
| – BÆREDYGTIG VEJTRANSPORT | 41 |

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TELEKOMMUNIKATION

| | |
|--|----|
| – Første årlige beretning om frekvenspolitikken i EU - <i>Rådets konklusioner</i> | 42 |
| – Statusrapport fra Kommissionen om R&TTE-direktivet - <i>Rådets konklusioner</i> | 42 |
| – Interoperabilitet for digitale interaktive tv-tjenester - <i>Rådets konklusioner</i> | 42 |

TRANSPORT

| | |
|--|----|
| – Erhvervschaufførers køretider og hviletider* | 42 |
| – Køretid og indførelse af den digitale fartskriver* | 43 |

EUROPÆISK SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

| | |
|--|----|
| – EU's politimission i Kinshasa "EUPOL - KINSHASA" | 44 |
|--|----|

MILJØ

| | |
|---|----|
| – Svovlindholdet i skibsbrændstoffer* | 45 |
|---|----|

ÅBENHED

| | |
|--------------------|----|
| – Aktindsigt | 45 |
|--------------------|----|

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Marc VERWILGHEN

Økonomiminister og minister for energi, udenrigshandel og videnskabspolitik
Minister for mobilitet

Renaat LANDUYT

Den Tjekkiske Republik:

Vladimir MLYNÁR

Milan ŠIMONOVSKÝ

Minister for informationsteknologi
Trafikminister

Danmark:

Jeppe TRANHOLM MIKKELSEN

Thomas EGEBO

Stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær

Tyskland:

Peter WITT

Ralf NAGEL

Stedfortrædende fast repræsentant
Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport, Byggeri og Boligspørgsmål

Estland:

Andrus ANSIP

Økonomi- og kommunikationsminister

Grækenland:

Anastasios NERATZIS

Manolis KEFALOGIANNIS

Mihail-Georgios LIAPIS

Statssekretær for transport og kommunikation
Minister for handelsflåden
Trafik- og kommunikationsminister

Spanien:

Francisco ROS PERÁN

Fernando PALAO

Statssekretær for telekommunikation og for informations-samfundet
Generalsekretær

Frankrig:

Patrick DÉVEDJIAN

Gilles de ROBIEN

Christian MASSET

Viceminister under ministre d'État, økonomi-, finans- og industriministeren, med ansvar for industrispørgsmål
Minister for infrastruktur, transport, fysisk planlægning, turisme og havspørgsmål
Stedfortrædende fast repræsentant

Irland:

Peter GUNNING

Martin CULLEN

Stedfortrædende fast repræsentant
Trafikminister

Italien:

Maurizio GASPARRI

Lucio STANCA

Pietro LUNARDI

Kommunikationsminister
Minister uden portefølje med ansvar for innovation og teknologi
Minister for infrastruktur og transport

Cypern:

Costas IACOVOU

Harris THRASSOU

Planlægningskontoret
Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Ainārs ŠLESERS

Vicepremierminister og fungerende trafik- og kommunikationsminister

Litauen:

Valdemaras ŠALAUŠKAS

Zigmantas BALČYTIS

Statssekretær
Trafik- og kommunikationsminister

Luxembourg:

Jean-Louis SCHILTZ

Lucien LUX
Nicolas SCHMITMinister for samarbejde og humanitær bistand samt minister med ansvar for kommunikation
Miljøminister og trafikminister
Minister med ansvar for udenrigsspørgsmål og indvandring**Ungarn:**Kálmán KOVÁCS
Egon DIENES-OEHM
János KÓKAMinister for informationsteknologi og kommunikation
Stedfortrædende fast repræsentant
Økonomi- og trafikminister**Malta:**

Censu GALEA

Minister for konkurrenceevne og kommunikation

Nederlandene:Laurens Jan BRINKHORST
Karla PEIJSØkonomiminister
Minister for Transport, offentlige arbejder og vandforvaltning**Østrig:**Walter GRAHAMMER
Hubert GORBACHStedfortrædende fast repræsentant
Vicekansler og forbundsminister for transport, innovation og teknologi**Polen:**Wojciech HALKA
Krzysztof OPAWSKIUnderstatssekretær, Ministeriet for Infrastruktur
Minister for infrastruktur**Portugal:**Jorge BORREGO
Nuno FERNANDES THOMAZStatssekretær for transport og kommunikation
Statssekretær for havspørgsmål**Slovenien:**

Marjeta JAGER

Stedfortrædende fast repræsentant

Slovakiet:

Pavol PROKOPOVIČ

Minister for transport, postvæsen og telekommunikation

Finland:Leena LUHTANEN
Nina VASKUNLAHTITrafik- og kommunikationsminister
Stedfortrædende fast repræsentant**Sverige:**

Ingrid HJELT AF TROLLE

Stedfortrædende fast repræsentant

Det Forenede Kongerige:Tony McNULTY
Anne LAMBERTVicetrafikminister
Stedfortrædende fast repræsentant**Kommissionen:**Viviane REDING
Jacques BARROTMedlem
Næstformand

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT**TELEKOMMUNIKATION****– SIKRERE INTERNET PLUS (SAFER INTERNET PLUS)**

Rådet nåede med enstemmighed til politisk enighed under førstebehandlingen om et forslag til en beslutning om et flerårigt EF-program til fremme af en sikrere brug af internettet og nye onlineteknologier for perioden 2005-2008 (Safer Internet Plus) som ændret ved Europa-Parlamentets udtalelse og besluttede at forelægge det for jurist-lingvisterne med henblik på endelig gennemgang og vedtagelse som et I/A-punkt på en kommende samling.

Dette program er en fortsættelse af den nuværende handlingsplan for et sikrere internet, der udløber ved udgangen af dette år og ved hjælp af hvilken der er skabt et europæisk net af hotlines, og programmet har fremmet selvregulering og adfærdskodekser og ydet støtte til udvikling af filtrerings- og klassificeringssystemer samt oplysningstiltag.

Det nye forslag er baseret på principper om kontinuitet og forbedring for at imødegå nye udfordringer af såvel kvantitativ som kvalitativ art; programmet skal fokusere på slutbrugerne, navnlig forældre, lærere og børn. I programmet udvikles fire aktionslinjer: bekæmpelse af ulovligt indhold, bekæmpelse af uønsket og skadeligt indhold, udvikling af sikrere rammer samt oplysning. Internationalt samarbejde vil være et fast element under samtlige aktionslinjer.

For så vidt angår de finansielle bestemmelser afsættes der i kompromisteksten et beløb på 45 mio. EUR for perioden fra den 1. januar 2005 til den 31. december 2008, heraf 20,050 mio. EUR for perioden indtil den 31. december 2006. Den vejledende fordeling af udgifterne er som følger:

| | | |
|----|--|--------|
| 1) | Bekæmpelse af ulovligt indhold | 25–30% |
| 2) | Bekæmpelse af uønsket og skadeligt indhold | 10–17% |
| 3) | Udvikling af sikrere rammer | 8–12% |
| 4) | Oplysning | 47–51% |

– **BEKÆMPELSE AF SPAM - Rådets konklusioner**

Efter en indledning ved formandskabet vedrørende formandskabets papir om "spam" af 24. november 2004 (15148/04) vedtog Rådet konklusioner om uønskede henvendelser med henblik på direkte markedsføring (spam):

"Rådet

MINDER OM

- Kommissionens meddelelse om uønskede reklamehenvendelser, også kaldet skidtpost (spam)¹
- Rådets konklusioner af 8. marts 2004 om uønskede reklamehenvendelser med henblik på direkte markedsføring (spam)

NOTERER SIG MED TILFREDSHED

Kommissionens og det nederlandske formandskabs indsats med hensyn til spam

NOTERER SIG

formandskabets dokument om spam

UNDERSTREGER

- at spam er i udvikling og udgør en stadig større trussel mod samfundet, bl.a. som følge af angreb på elektroniske kommunikationsnet og andre ulovlige aktiviteter
- at de igangværende multilaterale drøftelser om bekæmpelse af spam er vigtige; det drejer sig bl.a. om drøftelserne på De Forenede Nationers verdenstopmøde om informations-samfundet og i den nyligt nedsatte arbejdsgruppe om administration af internettet og navnlig arbejdet i ITU og OECD's taskforce om spam

¹ KOM(2004) 28.

OPFORDRER KOMMISSIONEN TIL

- at vurdere, om forskellene i de nationale love om beskyttelse af privatlivets fred inden for elektronisk kommunikation, bl.a. til gennemførelse af direktiv 2002/58/EF¹ og 95/46/EF², eventuelt er en hindring for en effektiv grænseoverskridende håndhævelse
- at videreføre eksisterende initiativer, der sigter mod at forbedre samarbejdet om håndhævelse, informationsudveksling og forbrugerbeskyttelse på EU-plan, heriblandt det uformelle kontaktnetværk mellem spammyndigheder
- at overveje, om fremtidige EU-finansieringsprogrammer kan bruges til at konsolidere fremskridt med hensyn til tekniske og andre løsninger, der sigter mod at bekæmpe udbredelsen af spam
- i samarbejde med medlemsstaterne at påtage sig en aktiv rolle i den videre udvikling af det internationale samarbejde med tredjelande

OPFORDRER MEDLEMSSTATERNE TIL

- at koordinere deres indsats i bilaterale og multilaterale fora
- at udveksle erfaringer om oplysningskampagner og bedste praksis

OPFORDRER ALLE MARKEDSAKTØRER TIL

- fortsat at samarbejde intensivt, både indbyrdes og med de offentlige myndigheder, om bekæmpelse af spam."

¹ EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

² EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

– **FREMTIDEN FOR IKT - Rådets konklusioner**

Efter en udveksling af synspunkter om fremtiden for de politiske spørgsmål vedrørende informations- og kommunikationsteknologien (ikt) baseret på en note fra formandskabet vedtog Rådet følgende resolution, der skal forelægges som et bidrag til drøftelserne om midtvejsrevisionen af Lissabon-strategien med henblik på Det Europæiske Råds forårsmøde, og som skal offentliggøres i Den Europæiske Unions tidende:

"RÅDETS RESOLUTION
om fremtiden for informations- og kommunikationsteknologien (ikt)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

som udtrykker tilfredshed med Kommissionens meddelelse om udfordringer for det europæiske informationssamfund efter 2005 og

Kommissionens meddelelse om mobile bredbåndstjenester, og

som henviser til:

1. formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. marts 2000 i Lissabon,
2. formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds møde i juni 2002 om tilslutning til målene i e-Europa 2005-handlingsplanen,
3. Rådets resolution af 18. februar 2003 om gennemførelse af e-Europa-handlingsplanen,
4. formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds forårsmøde i 2003, hvor De 15's medlemsstater opfordres til at indføre nationale bredbåndsstrategier inden udgangen af 2003,
5. Rådets konklusioner af 20. november 2003 om e-forvaltningens betydning for Europas fremtid,
6. formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds forårsmøde i 2004, som understreger behovet for nye strategier med hensyn til elektronisk kommunikation

7. Rådets konklusioner af 8. marts 2004 om den seneste udvikling inden for den elektroniske kommunikationssektor i Europa, som anerkender ikt's betydning for væksten og konkurrenceevnen,
8. Rådets konklusioner af 8. marts 2004 om midtvejsevalueringen af e-Europa 2005-handlingsplanen, som bekræfter, at målene for e-Europa 2005 fortsat er gyldige efter udvikelsen,
9. Rådets konklusioner af 10. juni 2004 om revisionen af e-Europa 2005-handlingsplanen og de nationale bredbåndsstrategier,
10. formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds møde den 4.-5. november 2004, hvor det udtrykte tilfredshed med redegørelsen fra den gruppe på højt plan, som Wim Kok var formand for,
11. retningslinjerne fra mødet på højt plan den 29.-30. september 2004 om fremtiden for informations- og kommunikationsteknologien, og

som erkender:

1. at der med henblik på at nå de mål, der blev opstillet i Lissabon i marts 2000, er et klart behov for at revidere og om nødvendigt forbedre politikkerne på EU-plan og på nationalt plan med henblik på at fremme indførelsen og udbredelsen af ikt i samfundet som helhed,
2. at ikt-sektoren i sig selv er en stor økonomisk sektor, der omfatter informationsteknologi, elektronisk kommunikation og audiovisuelle industrier, som har et betydeligt vækstpotentiale, og som påvirker næsten alle andre økonomiske aktiviteter,
3. at brugen af ikt har en direkte og væsentlig indvirkning på den europæiske økonomis produktivitet og konkurrenceevne,
4. at ikt er et vigtigt redskab til at stimulere social og geografisk samhørighed samt medborgerskab i et inklusivt Europa, skabe kulturelle identiteter, social integration og flersprogethed og øge gennemsigtigheden og deltagelsen i samfundet,
5. at sammenhængende og helhedsbaserede ikt-politikker i høj grad kan bidrage til EU's mål for vækst, produktivitet og konkurrenceevne ved at skabe højt kvalificerede job, forbedre den samlede økonomiske ydeevne og ved at modernisere de offentlige tjenester og tilskynde til at indføre moderne arbejdsmetoder i såvel den offentlige som den private sektor,

6. at politikkerne bør udformes i en løbende dialog mellem offentlige myndigheder, den private sektor og andre aktører med henblik på at tage hensyn til nye udviklinger på ikt-området,
7. at EU vil drage nytte af en nyskabende og konkurrencedygtig ikt-sektor på de hurtigt ekspanderende og mere og mere konkurrenceprægede verdensmarkeder,

FINDER, at følgende punkter er relevante for sammenhængende og helhedsprægede ikt-politikker:

En ikt-sektor af høj kvalitet og nyskabende virksomheder

- fortsætte med at investere i et solidt FoU-område for ikt, såvel i den offentlige som i den private sektor, og dermed styrke et højt europæisk FoU-niveau ved at skabe et gunstigt miljø for viden-skab, finansiering og iværksætterånd,
- fremme et støttende miljø, der stimulerer den frie bevægelighed for viden og innovation, og hvor forskningsresultaterne omsættes i merværdiskabende anvendelser og produkter,
- specielt i SMV'er at tilskynde til en reel overgang til e-virksomhedsprocesser og til indførelse af nye erhvervsmodeller med henblik på at udnytte ikt's potentiale.

Ikt til borgerne og ikt-færdigheder

- fremme adgangen til og udbuddet af ikt-tjenester til alle, bl.a. ved at skabe øget forståelse for de potentielle fordele ved ikt og ved at tilskynde til en yderligere forbedring af brugervenlig teknologi og dermed bl.a. fortsætte bestræbelserne på at mindske it-kløften,
- støtte foranstaltninger, som f.eks. e-læring, til forbedring af e-færdighederne for alle, navnlig under hensyn til befolkningens aldring, køn og personer af enhver etnisk og social oprindelse, så de fuldt ud kan drage fordel af de muligheder, som informationssamfundet giver,
- integrere ikt yderligere på arbejdsstedet på måder, der øger produktiviteten og arbejdets kvalitet, og styrke ikt-elementet i uddannelsesforløbene,
- finde strategiske løsninger for jobmigration, herunder bl.a. ved at forbedre arbejdstagernes og virksomhedernes tilpasningsevne og skabe øget fleksibilitet kombineret med sikkerhed på arbejdsmarkedet.

Ikt til den offentlige forvaltning

- godkende og gennemføre, hvor det er hensigtsmæssigt på europæisk plan, integrerede strategier for anvendelsen af e-forvaltningsprogrammer, navnlig ved at anspore til samarbejde og udveksling af bedste praksis,
- udvikle en samlet strategi, der tager hensyn til behovet for tilpasning til de forskellige organisationer, med henblik på at udnytte ikt's potentiale til at opnå en bedre fungerende og mere effektiv offentlig sektor og samtidig skræddersy online-tjenesterne til erhvervslivets og borgernes behov og reducere den administrative byrde, navnlig ved at tage hensyn til behovet for europæiske tjenester på tværs af landegrænserne,
- udvikle EU-dækkende tjenester på e-sundhedsområdet med særligt fokus på standardiserings- og kompatibilitetsspørgsmål med henblik på at gøre patientbehandlingen og -plejen så velfungerende som mulig.

Produkters og tjenesters indhold og udvikling

- fremme udviklingen og formidlingen af et righoldigt og kreativt indhold, f.eks. ved at tilskynde til genanvendelse af oplysninger fra den offentlige sektor,
- hvor det er hensigtsmæssigt, fjerne hindringerne for tilgængeligheden af indhold forskellige steder ved f.eks. at tilskynde til at finde konkrete løsninger inden for forvaltning af digitale rettigheder,
- støtte indførelsen af nye tjenester i det udvidede indre marked ved at skabe bedre lovgivningsmæssige rammer, der tager højde for nye udviklinger, som f.eks. tekniske nyskabelser,
- på baggrund af det stigende antal ikt-baserede applikationer at skabe et miljø for erhvervslivet og den offentlige sektor, som virker befordrende på udviklingen, både på europæisk plan og på verdensplan, af effektive og indbyrdes kompatible løsninger, ikke mindst for elektroniske betalinger, autentificering, identitetskontrol og sikkerhed.

Etablering af net

- sikre, at der er en sammenhængende og effektiv lovgivningsramme for elektronisk kommunikation, som stimulerer konkurrenceevne, investering og innovation,
- støtte udvikling og anvendelse af åbne standarder og forbedre det indbyrdes samspil mellem net og tjenester,
- under hensyn til princippet om teknologisk neutralitet at støtte en udvidet brug af og adgang til bredbåndsnet, navnlig ved at sørge for, at der findes konkurrerende udbydere og interoperable net,
- fortsætte med at evaluere forskellige Spektrum-forvaltningsmodeller for at opnå en mere fleksibel og effektiv anvendelse af Spektrum på europæisk plan og på verdensplan under hensyn til udviklingen af ny og innovativ teknologi samt de metoder, der er baseret på markedsmekanismerne.

Tillid og sikkerhed

- udarbejde en sammenhængende strategi for alle tillidsrelaterede spørgsmål, yderligere forbedre netkulturen og datasikkerheden med henblik på at fremme en pålidelig og effektiv elektronisk kommunikation og bidrage til udviklingen af sikre tjenester, der fungerer i hele EU,
- overveje foranstaltninger til bekæmpelse af ulovligt, skadeligt og uønsket indhold på internettet, navnlig når det drejer sig om børn, samt "spam", i samarbejde med alle de relevante aktører, også på internationalt plan,
- sikre et passende netværks- og datasikkerhedsniveau for indførelsen og anvendelsen af nye tjenester, samt at andre ikt-baserede infrastrukturer er velfungerende, idet der tages hensyn til aspekter vedrørende tillid og privatlivets fred.

OPFORDRER MEDLEMSSTATERNE til aktivt at revidere og udbygge deres strategiske retningslinjer og gennemførelsesindsats med henblik på at bidrage til en ny dagsorden for informations-samfundet frem til 2010.

OPFORDRER KOMMISSIONEN til at:

1. fortsætte med at overvåge lovgivningsrammerne i lyset af den aktuelle og fremtidige teknologiske og markedsrelaterede udvikling og efter behov fremsætte forslag med henblik på at opretholde passende lovgivningsmæssige rammer, der fremmer en effektiv konkurrence, og som resulterer i flere investeringer, mere innovation, nye tjenester og lavere priser,
2. analysere konkurrenceevnen i ikt-sektoren og, under hensyn til ikt's påvirkning af den europæiske økonomi, påbegynde det forberedende arbejde forud for opfølgningen af e-Europa 2005-handlingsplanen som et vigtigt led i den nye dagsorden for informations-samfundet efter 2005,
3. anerkende betydningen af ikt i det kommende forslag til næste rammeprogram for forskning.

OPFORDRER ERHVERVSLIVET til at fortsætte med at sende nye innovative ikt-applikationer og tjenester på markedet og fremstille nyt interessant indhold og herunder bl.a. drage fordel af den kulturelle mangfoldighed og flersprogethed i Europa.

OPFORDRER ALLE AKTØRER til at integrere ikt yderligere i deres respektive aktiviteter med henblik på at opnå det fulde udbytte af ikt.

FORELÆGGER DENNE RESOLUTION som et bidrag til debatten om midtvejsrevisionen af Lissabon-strategien på Det Europæiske Råds forårsmøde i 2005."

– **VERDENSTOPMØDET OM INFORMATIONSSAMFUNDET (WSIS) - Rådets konklusioner**

På grundlag af en række spørgsmål, som var foreslået af formandskabet, havde Rådet en drøftelse om spørgsmålene om de centrale emner i WSIS¹-processen, nemlig de politiske hovedspørgsmål, som Den Europæiske Union bør prioritere i anden fase af WSIS, og de vigtigste offentlige politikområder i relation til forvaltning af internettet, herunder resultatet af arbejdet i Arbejdsgruppen vedrørende Internetforvaltning (WGIG).

Efter drøftelsen vedtog Rådet konklusioner vedrørende omsætning af Genève-princippet i handling og forberedelse af Tunis-fasen. Konklusionerne omhandler dels gennemførelsen af tilsagnene fra Genève, dels EU's strategi for internetforvaltning.

Rådet vedtog følgende konklusioner:

**"RÅDETS KONKLUSIONER
WSIS - Omsætning af Genève-princippet i handling
og forberedelse af Tunis-fasen**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

1. DER MED TILFREDSHED HAR NOTERET SIG:

- Kommissionens meddelelse " Mod et globalt partnerskab i informationssamfundet: Omsætning af Genève-princippet i handling", der følger efter den tidligere meddelelse om opfølgningen af verdenstopmødet om informationssamfundet (WSIS) efter Genève-fasen, der fandt sted den 10.-12. december 2003.

2. OG SOM TAGER FØLGENDE I BETRAGTNING:

- Resolution 73 vedtaget af Den Internationale Telekommunikationsunion i Minneapolis i 1998,
- De Forenede Nationers millennium-erklæring fra september 2000,

¹ Den første fase i WSIS på stats- eller regeringschefniveau blev afholdt i december 2003 i Genève, hvor der blev vedtaget to dokumenter: principerklæringen og handlingsplanen. Den anden fase af topmødet skal finde sted i Tunesien den 16.-18. november 2005. Det andet forberedende møde under Tunis-fasen er berammet til den 17.-25. februar.

- resolution 56/183 om WSIS, vedtaget af FN's Generalforsamling den 21. december 2001,
- den fælles AVS-EU-holdning af 10. december 2003 vedrørende informationssamfundet i udviklingens tjeneste,
- principerklæringen og handlingsplanen, vedtaget på Genève-topmødet den 12. december 2003.

3. BEKRÆFTER PÅ NY:

- informations- og kommunikationsteknologiens (IKT) betydning for samfundet i almindelighed og den enkelte borger i særdeleshed,
- de muligheder, som IKT som et redskab til viden- og informationsdeling giver verden over med henblik på bæredygtig økonomisk vækst, social samhørighed¹ og politisk og kulturel udvikling i et informationssamfund for alle,
- retten til menings- og ytringsfrihed, herunder retten til at hævde sin opfattelse uden indblanding og til at søge, modtage og meddele oplysninger og tanker ved et hvilket som helst meddelelsesmiddel og uanset landegrænser
- tilsagnet om at ændre IT-kløften til digitale muligheder for alle
- EU's fortsatte engagement i multilateralt samarbejde som et grundprincip i sin politik over for den øvrige verden.

4. ERINDRER OM:

- konklusionerne fra de Europæiske Råd i Lissabon og Feira i 2000, der fastsætter målene for informationssamfundet og e-Europa-handlingsplanen,

¹ Som fastlagt i Europarådets strategi for social samhørighed.

- Rådets resolution af 3. oktober 2000 om organisation og administration af internettet¹ og de deraf følgende retningslinjer for drøftelserne den 23. oktober 2002 om international administration af internettet og reform af the Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) fulgt op af de retningslinjer for drøftelserne på WSIS, der blev vedtaget den 13. oktober 2004,
- Rådets konklusioner af 8. marts 2004 om opfølgning af verdenstopmødet om WSIS i Genève,
- Rådets konklusioner af 26.-27. april 2004 om verdenstopmødet om informations-samfundet.

5. OPFORDRER MEDLEMSSTATERNE OG KOMMISSIONEN TIL:

- 5.1. at gå helt og fuldt ind for en vellykket gennemførelse af Tunis-fasen af WSIS,
- 5.2. så vidt muligt at sikre, at EU indtager koordinerede holdninger gennem et tæt samarbejde i alle relevante fora, herunder i arbejdsgruppen om administration af internettet og taskforcen vedrørende finansielle mekanismer, samt at tilstræbe, at disse holdninger i videst mulig udstrækning afspejles i resultaterne af de forhandlinger, der finder sted under den anden fase af WSIS,
- 5.3. at fortsætte nære konsultationer og et tæt samarbejde med alle interessenter samt med partnere verden over, navnlig ved at trække på de erfaringer, der er gjort såvel nationalt som på EU-plan i forbindelse med informations-samfundet.
- 5.4. i WSIS-sammenhæng at slå til lyd for, at resultatet af topmødet i Tunis udmøntes i et koncist politisk dokument, der vedtages af stats- og regeringscheferne, og som
 - består af to dele: en koncis politisk præambel, der bekræfter tilsagnet om at omsætte principerklæringen og en dispositiv del baseret på handlingsplanen
 - registrerer de fremskridt, der er gjort mellem fase I og II, med hensyn til de udestående spørgsmål fra første fase: finansiering og administration af internettet.

¹ EFT C 293 af 14.10.2000, s. 3.

For så vidt angår politiske spørgsmål under anden fase anmodes medlemsstaterne og Kommissionen om:

- 5.5. at sikre, at principperne i erklæringen og handlingsplanen respekteres fuldt ud og ikke anfægtes.
- 5.6. at koncentrere sig om gennemførelsen af Genève-forpligtelserne, idet der fokuseres på en begrænset række prioriteter for således at nå konkrete resultater og at være i stand til at omsætte principper til handling, idet der i den forbindelse lægges særlig vægt på følgende:
- gunstige rammebetingelser, herunder samarbejde om e-strategier, idet der skabes gunstige lovrammer og tilskyndes til udveksling af bedste praksis og benchmarking,
 - de vigtigste anvendelsesområder for IKT, navnlig e-integration, e-forvaltning, e-læring, e-sundhed og e-forretning,
 - bred anvendelse af resultaterne af forsknings- og udviklingsaktiviteterne, herunder innovation i udviklingens tjeneste og udbygning af kommunikations- og forskningsinfrastrukturen til at omfatte globale partnere.
- 5.7. at sikre, at EU's repræsentanter i arbejdsgruppen om administration af internettet tilslutter sig de retningslinjer vedrørende internetforvaltning, der blev vedtaget den 13. oktober 2004, og afhængigt af udviklingen tilstræber yderligere samordning i Rådets Gruppe vedrørende Telekommunikation og Informationssamfundet, under relevant hensyn til drøftelserne i den Gruppe på Højt Plan vedrørende Forvaltning af Internettet, som Kommissionen er formand for.

Arbejdsgruppen om administration af internettet bør fokusere på internettets kontinuitet og tilfredsstillende funktionsmåde, idet der tages stilling til følgende spørgsmål:

- organisation og administration af navne og numre, herunder driften af rodserver-systemet,

- internationaliseringen af internetforvaltningen, idet der tages hensyn til spørgsmål af offentlig interesse og udviklingslandenes deltagelse i de administrative strukturer,
- internettets stabilitet, pålidelighed og robusthed, herunder indvirkningen af spam.

5.8. hvor de indkredsede behov og anmodninger fra modtagerlande er drivkraften, at bistå partnerne med at styrke deres kapacitet til at integrere IKT i deres nationale udviklingsplaner og strategidokumenter vedrørende fattigdomsbekæmpelse samt til at koordinere finansiering fra donorer på en effektiv måde. I denne forbindelse kunne EU spille en rolle for at fremme offentlig-private partnerskaber i samarbejde og dialog med sine partnere blandt udviklingslandene, donorer og aktører inden for IKT-sektoren.

6. OPFORDERER KOMMISSIONEN TIL:

- at forberede status over WSIS i tæt samarbejde med medlemsstaterne, idet det sikres, at aktiviteterne i Den Europæiske Union medtages i WSIS-processen på en sammenfattende måde,
- at foreslå initiativer til gennemførelse af handlingsplanen, idet der gøres brug af allerede eksisterende politiske instrumenter og mekanismer,
- at aflægge rapport til Rådet om fremskridtene i forberedelsen af anden fase af WSIS, herunder resultaterne af status og aktiviteter, der er udført af uformelle grupper.

7. UNDERSTREGER, at det er vigtigt for EU fortsat at have en førerrolle i perioden efter Tunis, navnlig med hensyn til udarbejdelsen af retningslinjer for opfølgningen af Tunis og en eventuel revision af WSIS-processen, idet der tages hensyn til de eksisterende procedurer for en integreret og koordineret opfølgning af FN's konferencer."

SØTRANSPORT**– *INTERNATIONAL KODE FOR SIKKER SKIBSDRIFT***

Rådet nåede enstemmigt til politisk enighed om et udkast til forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet. Når teksten er blevet endeligt udformet, vil Rådet formelt vedtage sin fælles holdning på en af de kommende samlinger.

Denne forordning har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for skibe, der falder ind under dens anvendelsesområde, ved at sikre, at rederier, der driver sådanne skibe, opfylder ISM-koden; dette kan ske ved:

- at de pågældende rederier indfører og gennemfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsstyring og vedligeholder dem korrekt, og
- at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

Udkastet til forordning som ændret af Rådet skal træde i stedet for Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 og gælde for alle lastskibe og passagerskibe, som fører en medlemsstats flag, og som sejler i international fart eller indenrigsfart, samt på alle skibe, der er omfattet af Solas-konventionen¹, og som udelukkende sejler i indenrigsfart eller på faste ruter til eller fra havne i medlemsstaterne, bortset fra passagerskibe, hvis rute er længere fra kysten end 5 sømil.

Medlemsstaterne skal sikre, at forordningens bestemmelser overholdes af alle rederier, hvis skib eller skibe er omfattet heraf. Bestemmelserne henviser direkte til kravene i ISM-koden, som er medtaget i forordningen. Med hensyn til certificering og verifikation er de relevante bestemmelser i ISM-koden samt retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af koden obligatoriske for medlemsstaterne i henhold til forordningen.

For særlige tilfælde, hvor en medlemsstat anser rederierne for at have praktiske vanskeligheder med at overholde visse bestemmelser i ISM-koden for visse skibe eller kategorier af skibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart i den pågældende medlemsstat, gælder der en dispensationsprocedure. Denne omfatter pligt til at indføre foranstaltninger, der sikrer, at kodens målsætning opfyldes på tilsvarende måde.

¹ Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS-konventionen) fra 1974.

– **SØNÆRINGSBEVISER**

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse vedtog Rådet enstemmigt en generel indstilling til et forslag til udkast til direktiv om anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af medlemsstaterne, og om ændring af direktiv 2001/25/EF¹.

Hovedformålene med det foreslåede direktiv er at lette alle medlemsstaternes anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af EU, samt at sikre, at de EU-krav til uddannelse, uddannelsesbeviser og vagttjeneste, der blev indført i overensstemmelse med den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konvention), til stadighed opfyldes fuldt ud.

Ifølge den nugældende EF-lovgivning² anses proceduren for anerkendelse af sådanne beviser for mere krævende end STCW-konventionens og stiller dermed søfarende, der er uddannet i en medlemsstat, ringere end søfarende med beviser, der er udstedt uden for EU. Formålet med forslaget er at rette op på denne skævhed.

Desuden foreslås der foranstaltninger til at bekæmpe den stigende tendens til falskneri i forbindelse med attestering og således bidrage til at øge sikkerheden til søs.

¹ EFT 136 af 18.5.2001, s. 17.

² Direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaueet for søfartserhverv og direktiv 89/48/EØF og 92/51/EØF om generelle ordninger for anerkendelse af erhvervsuddannelser.

– **HAVNETJENESTER**

Efter at næstformand for Kommissionen, Jacques Barrot, havde præsenteret et forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenester, havde Rådet en kort indledende drøftelse om forslaget. Det forelagde De Faste Repræsentanternes Komité forslaget med henblik på en teknisk gennemgang.

Der erindres om, at Kommissionen den 13. februar 2001 vedtog en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen "Bedre tjenesteydelses kvalitet i søhavne: En nøgle til europæisk transport" (den såkaldte havnepakke). Hovedelementet i denne meddelelse var et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om "markedsadgang for havnetjenester".

Den 20. november 2003 efter næsten tre års interinstitutionel lovgivningsproces, der endte med en forligsprocedure, afviste Europa-Parlamentet på et plenarmøde imidlertid kompromisteksten med 229 stemmer imod, 209 for, mens 16 undlod at stemme.

Det nye kommissionsforslag bygger både på Kommissionens oprindelige forslag fra 2001 og det ændrede forslag fra 2002 samt en række ændringer fra Europa-Parlamentets første- og andenbehandlingsudtalelser, Rådets fælles holdning og den tekst, der er godkendt af Forligsudvalget. Det har til formål at sikre frihed til at levere havnetjenester i søhavne for EF-leverandører af havnetjenester og at sikre større økonomisk gennemsigtighed og sikre rimelige konkurrencevilkår mellem havne.

– ***OLIEFORURENING: ANSVAR OG ERSTATNING FOR SKADER***

Efter at have drøftet ansvar og erstatning for skader forårsaget af olieforurening til søs konkluderede formandskabet følgende:

"FORMANDSKABET

1. GENTAGER tidligere konklusioner om søfartssikkerhed, især dem, der blev vedtaget efter Prestige-ulykken af både Rådet (transport, telekommunikation og energi) og Det Europæiske Råd
2. UNDERSTREGER - i de skadelidtes interesse - behovet for at sikre passende erstatning for skader forårsaget af olieforurening fra skibe, ved at der gøres en aktiv indsats for at sikre, at der påhviler dem, der er involveret i olietransport til søs, et reelt økonomisk ansvar, samt behovet for en passende revision af de relevante bestemmelser i den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC) fra 1992 og konventionen om den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPCF) fra 1992
3. SER MED TILFREDSHED på de igangværende drøftelser om byrdefordeling og OPFORDRER industrien til at fortsætte disse, hvilket er i alles interesse
4. OPFORDRER INDTRÆNGENDE alle medlemsstater til at ratificere IOPCF's protokol om den supplerende fond fra maj 2003, hvis de endnu ikke har gjort dette
5. OPFORDRER INDTRÆNGENDE medlemsstaterne til at stræbe efter en fælles EU-strategi forud for IOPCF's arbejdsgruppes kommende intersessionelle møde i februar 2005."

LANDTRANSPORT**– CERTIFICERING AF LOKOMOTIVFØRERE**

I afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse vedtog Rådet enstemmigt en generel indstilling til et forslag til udkast til direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet, hvilket udgør en del af tredje jernbanepakke. Kommissionen opretholdt forbehold på dette stadium, idet den prøver at sikre, at de fire lovgivningsmæssige forslag, som udgør tredje jernbanepakke, bliver vedtaget sammen.

Forslaget sigter imod at lette interoperabilitet mellem lokomotivførere, hvilket skulle gøre det lettere at certificere jernbanevirksomheder og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau samt sikre vilkårene for arbejdskraftens frie bevægelighed i jernbanesektoren.

Udkastet til direktiv fastlægger betingelserne og procedurerne for certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet. Det fastsætter de opgaver, der påhviler de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, togpersonalet og andre interessenter i sektoren, navnlig jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og uddannelsescentre.

I praksis opnås certificeringen på grundlag af følgende dokumenter:

- et generelt certifikat vedrørende generelle kvalifikationer og almen viden af vigtighed for faget
- en attest - der supplerer certifikatet - vedrørende bestemt infrastruktur og rullende materiel, som lokomotivføreren er godkendt til.

Certifikatet udstedes af en national myndighed, attesten af den jernbanevirksomhed eller den infrastrukturforvalter, som har ansat føreren.

Forslaget indeholder desuden mindstekrav til fysisk og psykisk egnethed, obligatorisk periodisk kontrol og en beskrivelse af lokomotivføreres obligatoriske kompetencer.

Det direktivudkast, Rådet er nået til enighed om, omfatter kun lokomotivførere og ikke andet togpersonale på lokomotiver og tog, der direkte eller indirekte medvirker til at fremføre toget/eller i andre sikkerhedskritiske opgaver. Indenlandske lokomotivførere, der kun kører inden for medlemsstaternes grænser, vil også høre under direktivets anvendelsesområde; medlemsstater kan imidlertid anmode Kommissionen om at sikre, at Det Europæiske Jernbaneagentur foretager en costbenefitanalyse af anvendelsen af dette direktivs bestemmelser på lokomotivførere, der udelukkende fører tog på denne medlemsstats område. Costbenefitanalysen skal dække en periode på ti år, og costbenefitanalysen skal forelægges Kommissionen. Hvis den viser, at omkostningerne ved anvendelsen af dette direktivs bestemmelser på sådanne lokomotivførere er større end fordelene, vedtager Kommissionen inden seks måneder efter forelæggelsen af resultaterne af costbenefitanalysen en beslutning. Denne beslutning kan indebære, at det ikke er nødvendigt at anvende bestemmelserne i direktivet på indenlandske lokomotivførere i en periode på mindst ti år på den pågældende medlemsstats område. Om nødvendigt kan der med samme procedure indføres en ny undtagelsesperiode.

Anvendelsen efter ikrafttrædelsen forventes at følge nedenstående tidsplan (denne tidsplan er tilnærmelsesvis, idet den nøjagtige planlægning afhænger af vedtagelsen af kriterierne for de nationale registre, der indeholder oplysninger om alle certifikater og attester, Kommissionen har udstedt):

1. efter 3 år gælder direktivet for nye lokomotivførere, der udfører grænseoverskridende trafik, cabotage eller godstransport i en anden medlemsstat eller arbejder i mindst to medlemsstater - og for lokomotivførere, der allerede har arbejdet med disse opgaver, men som skal have nyt certifikat eller ny attest;
2. efter 5 år gælder det for alle lokomotivførere, der skal have nyt certifikat eller ny attest;
3. efter 10 år gælder det for alle lokomotivførere. De myndigheder, der udsteder certifikaterne og attesterne, skal tage hensyn til lokomotivførernes kvalifikationer og erfaring.

– **TRAFIKSIKKERHED - Rådets konklusioner**

Efter en udveksling af synspunkter vedtog Rådet følgende konklusioner:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM ANERKENDER behovet for en bæredygtig udvikling af transportsystemerne i Den Europæiske Union,

SOM ER OPMÆRKSOMT PÅ, at trafikulykker forårsager uacceptable socioøkonomiske tab og hvert år er skyld i titusinder af trafikdræbte og millioner af kvæstede med udgifter for staten, virksomhederne og familierne på ca. 2% af BNP,

SOM ERKLÆRER, at antallet af dødsofre og de handicap, lidelser og økonomiske tab, som trafikulykker forårsager, er uacceptable og skal prioriteres meget højt og imødegås med specifikke politikker og investeringer, der tager sigte på at forbedre trafikikkerheden,

SOM BEKRÆFTER det mål om at nedbringe antallet af ofre med mindst 50% inden 2010, som er opstillet i *"Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave"*, som Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet har tilsluttet sig,

SOM HENVISER til de konklusioner, som Rådet for Den Europæiske Union vedtog henholdsvis den 5.-6. juni og den 5. december 2003 om forbedring af trafikikkerheden, og som peger på de mest effektive foranstaltninger til hurtigt at nå det mål om en halvering af antallet af trafikofre, der er fastsat i ovennævnte program,

SOM UNDERSTREGER, at det har til hensigt at håndhæve sådanne foranstaltninger og overvåge anvendelsen og resultaterne heraf,

SOM TAGER HENSYN TIL resultaterne af de undersøgelser, der er foretaget af medlemsstaternes håndhævelse af foranstaltninger på dette område,

SOM ANERKENDER de generelle bestræbelser på at udvide de berørte sektorer og styrke indsatsen for at forbedre trafikikkerheden gennem lovgivning, programmer, personalemæssige ressourcer og finansiering,

SOM NOTERER SIG de seneste data om trafikofre, som viser, at der er gjort væsentlige fremskridt i visse lande, og at der i de lande, hvor situationen er værst, er behov for en betydelig supplerende indsats for at nå målet om at halvere antallet af trafikofre,

SOM PÅ NY UDTRYKKER støtte til bestræbelserne på at udforme en tværsektoriel sikkerhedspolitik baseret på samarbejde og partnerskab mellem den offentlige og den private sektor og på ønsket om at udvikle de nødvendige redskaber og strukturer til at lette udvekslingen af erfaringer og udvide brugen af bedste praksis mellem de nationale og regionale myndigheder og lokale forvaltninger i EU's medlemsstater,

ER ENIGT OM, at det er nødvendigt at koncentrere trafiksikkerhedspolitikken om følgende fire vigtige områder af trafiksikkerheden:

1. Håndhævelse og bedste praksis

Håndhævelsen af regler og en udstrakt brug af bedste praksis er to grundlæggende forudsætninger for en vellykket trafiksikkerhedspolitik såvel på europæisk som på nationalt, regionalt og lokalt plan. Der skal navnlig lægges vægt på følgende betragtninger og aktioner:

- 1.1. Trafikreglerne skal være effektive for trafiksikkerheden og troværdige for trafikanterne, og de skal kunne håndhæves.
- 1.2. Håndhævelsen af trafiksikkerheden udgør en del af en integreret trafiksikkerhedspolitik. Håndhævelsen skal derfor være en fælles og vedholdende indsats, der ikke blot tager højde for hver enkelt aktørs rolle og ansvar, men også for behovet for samarbejde. Det er i den forbindelse glædeligt at konstatere, at der for nylig er påbegyndt en indsats på EU-plan som led i Europa-Kommissionens arbejdsprogram.
- 1.3. Teknologiske hjælpemidler spiller i stigende grad en rolle som støtte for håndhævelsen. I fremtiden vil nogle af disse måske komme til at erstatte konventionelle håndhævelsesmetoder i konkrete tilfælde. Det er afgjort formålstjenligt at følge denne udvikling nøje og at udveksle erfaringer om automatiske hastighedskontrolsystemer, hastighedsoverskridelsesalarmer eller hastighedsbegrænsende anordninger, alkohollåse og sikkerhedssealarmer med henblik på at stimulere den videre udvikling af sådanne anordninger og fremme indførelsen heraf.
- 1.4. Håndhævelse i umiddelbar tilknytning til informationskampagner over for offentligheden er en kombination, der har ført til gode resultater, og som bør fremmes yderligere. Der bør tilsvarende ydes støtte til kampagner i hele EU, som skal følges op af sammenligninger af resultaterne i de deltagende lande.

- 1.5. Det vil øge troværdigheden og effektiviteten af håndhævelsen i almindelighed, hvis man forbedrer håndhævelsen på tværs af landegrænserne. Man bør i det relevante forum på fællesskabsplan overveje at indføre et europæisk system, hvor man samarbejder om, hvordan straffe for forseelser begået af udlændinge og for kontrol af kørekorts gyldighed skal håndteres.
 - 1.6. Hvad angår håndhævelse af trafiksikkerheden bør hovedvægten lægges på de veje, hvor ulykkesrisikoen er høj, og på en føreradfærd, der medfører høj risiko for ulykker, eller som kan have alvorlige følger, såsom kørsel med for høj hastighed, kørsel under påvirkning af alkohol eller narkotika samt manglende brug af sikkerhedssele. Dette betyder, at indsamling og formidling af data er en afgørende forudsætning for en effektiv håndhævelse.
 - 1.7. Incitament og programmer, der tager sigte på at fremme en generel anvendelse af overvågningsteknikker, trafikstyringssystemer, automatiske informationssystemer og systemer til anvendelse i automatiske vedligeholdelsessystemer, bør udvikles yderligere.
 - 1.8. Man bør fremme og tilrettelægge redskaber med henblik på udveksling af oplysninger mellem nationale og regionale myndigheder samt lokale forvaltninger om bedste praksis, herunder virkningerne af de idømte straffe og straffesystemer for tilsidesættelse af trafiksikkerheden.
2. Køretøjers sikkerhed

I de sidste par årtier har bilindustrien gjort en meget stor indsats for at forbedre køretøjernes sikkerhed. Der kan dog fortsat gøres meget for at forbedre vejkøretøjers sikkerhed. Dette er en forudsætning for, at de ambitiøse mål for trafiksikkerheden kan nås. Der skal navnlig lægges vægt på følgende betragtninger:

- 2.1. Der kan reddes mange liv ved hjælp af nye, intelligente sikkerhedsforanstaltninger, der omfatter både aktive og passive sikkerhedssystemer. Industrien opfordres indtrængende til at indføre dem så hurtigt og så generelt, som det er økonomisk muligt og holdbart for brugerne.
- 2.2. Man har ikke tilstrækkelig viden om årsagerne til, at ulykkerne sker, og om de eventuelle fordele ved den nye teknologi. Medlemsstaterne og Europa-Kommissionen samt industrien har et fælles ansvar for at forbedre situationen, idet medlemsstaterne og Europa-Kommissionen skal stå for forskning i ulykker og industrien for teknologivurderingen.

- 2.3. En nødvendig forudsætning for fremskridt er, at industrien og myndighederne udveksler synspunkter om køretøjers sikkerhed i fremtiden. Specielt har vejtransportvirksomhederne en vigtig rolle at spille med hensyn til udformning af en intelligent vejinfrastruktur og de databaser, der er nødvendige for at udnytte fordelene ved intelligente køretøjer bedst muligt. Medlemsstaterne, Europa-Kommissionen og industrien bør gøre en samlet indsats for at skabe muligheder for et mere intenst samarbejde.
- 2.4. Lige som det er tilfældet med miljøvenlighed, er køretøjers sikkerhed ikke altid så let at sælge til kunderne. Den obligatoriske angivelse af brændstoføkonomien, afprøvningsresultaterne fra EuroNCAP eller demonstrationer er eksempler på, hvordan myndighederne kan øge kundernes bevidsthed og støtte salget af køretøjer med den nyeste teknologi. Det ville være positivt med en udveksling af synspunkter og erfaringer på dette område.
- 2.5. Inden for den kommercielle transportsektor vil omkostningerne blive reduceret, hvis sikkerhedsstandarderne forbedres. Dette kan være et godt incitament til at inddrage sikkerhedsstandarderne for køretøjer i den samlede sikkerhedsstrategi ("*sikkerhedskultur*").
- 2.6. Myndighederne har en rolle at spille i forbindelse med fremme af installation og brug af avanceret sikkerhedsudstyr ved at medtage dem i indkøbskriterierne for deres køretøjer.

Rådet opfordrer også indtrængende Fællesskabet til fortsat at engagere sig i udviklingen på et bredere internationalt plan af sikkerhedsstandarder for køretøjer inden for rammerne af de UNECE-regulativer, der er udarbejdet af verdensforummet for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer (WP.29).

3. Forbedring af sikkerheden på Europas veje

Med henblik på at opnå en generel forbedring af sikkerheden på det europæiske vejnet forekommer følgende foranstaltninger lovende:

- 3.1. Man skal identificere de veje, der har det største antal trafikofre, og analysere de relevante forhold og risikofaktorer på grundlag af fælles og ensartede principper med henblik på at fastlægge ensartede risikovurderingskriterier i hele EU.

- 3.2. Man skal udarbejde planer på mellemlang og lang sigt på et passende niveau med henblik på gradvis at forbedre sikkerhedsniveauet på vejene ved at analysere årsagerne til ulykkerne og opprioritere de veje med det største antal trafikofre eller den største kollisionsintensitet i forhold til trafiktætheden.
- 3.3. Man skal udarbejde programmer for vedligeholdelse af vejnettet ved hjælp af GIS eller andre innovative teknikker til overvågning af vejforholdene, trafikstrømme og trafikofre med henblik på at forbedre sikkerhedsniveauet på vejene.
- 3.4. Man skal udarbejde programmer til forbedring af beskyttelsen af de bløde trafikanter, navnlig ved at anlægge gang- eller cykelstier på det eksisterende vejareal. Hastighedsovervågning er også et meget vigtigt redskab, når det drejer sig om beskyttelse af bløde trafikanter.
- 3.5. Man skal indarbejde trafiksikkerhedsundersøgelser, konsekvensanalyser og trafiksikkerhedskriterier i investerings- eller støtteprogrammer vedrørende etablering eller vedligeholdelse af infrastrukturen.
- 3.6. Man skal udarbejde nationale og regionale uddannelsesprogrammer for offentlige og private teknikere for at fremme en bredere oplæring i alle de færdigheder, der er relevante for trafiksikkerheden, og forbedre afgrænsningen af risikofaktorer og fastlægge de mest effektive foranstaltninger og aktioner til at fjerne eller begrænse dem.
- 3.7. Man skal indføre strukturer og værktøjer med henblik på at fremme og tilrettelægge en passende udveksling af oplysninger mellem de offentlige forvaltninger, der har ansvaret for trafiksikkerheden, oplysninger om de bedste måder at identificere de vigtigste risikofaktorer på, om de mest effektive foranstaltninger til at fjerne dem, om resultaterne af sådanne aktioner og om måder, hvorpå man kan evaluere effektiviteten af de trufne foranstaltninger.
- 3.8. Man skal afholde informationskampagner, der tager sigte på at give borgerne relevante, forståelige og nøjagtige oplysninger om de situationer, der indebærer størst risiko, og skabe øget bevidsthed om de forskellige risikofaktorer.
- 3.9. Man skal opfordre erhvervslivet, transportvirksomheder, organisationer og lokale og regionale myndigheder til at forpligte sig til at træffe konkrete trafiksikkerhedsforanstaltninger ved at undertegne det europæiske charter om trafiksikkerhed.

4. Finansiering af trafikssikkerheden

Det er overordentlig vigtigt at fastlægge en procedure for tilvejebringelse af økonomiske ressourcer til investering i trafikssikkerhed og at benytte de eksisterende ressourcer så effektivt som muligt med henblik på at nå målet om at halvere antallet af trafikofre inden 2010. Følgende foranstaltninger forekommer lovende:

- 4.1. Det indgår som en integrerende del af udformning, anlæg, forbedring, vedligeholdelse og reparation af alle veje at understrege trafikssikkerhedens betydning, og der tages i fuldt omfang højde for dette i vejfinansieringsordningerne.
- 4.2. Man skal udvikle programmer og foranstaltninger på et passende niveau med henblik på at øge investeringerne i trafikssikkerhed og sikre en mere effektiv udnyttelse af de eksisterende ressourcer og samtidig prioritere de farligste veje højest og styrke de tekniske trafikssikkerhedskontrolstrukturer.
- 4.3. Man skal fremme projekter vedrørende udvidet samarbejde mellem byer og regioner for at demonstrere, opnå anerkendelse af og udbrede kendskabet til nyskabende og omkostnings-effektive trafikssikkerhedsløsninger.
- 4.4. Man skal tilskynde til samarbejde med private virksomheder og samtidig overveje muligheden af at fremme samarbejdet mellem den offentlige og den private sektor og investering af privat kapital i trafikssikkerhedsprojekter.
- 4.5. Man skal overveje muligheden af at indbetale en procentdel af motorkøretøjsafgifterne, motorvejsafgifterne, forsikringspræmierne osv. til forbedring af trafikssikkerheden og f.eks., i overensstemmelse med nærhedsprincippet, til en trafikssikkerhedsfond.
- 4.6. Man skal opfordre forsikringsselskaberne til at finde måder, hvorpå man kan belønne sikker kørsel og stimulere brugen af sikre køretøjer.
- 4.7. Man skal overveje muligheden af at anvende en del af bøderne for trafikforseelser til forbedring af trafikssikkerheden."

– **TEKNISKE FORSKRIFTER FOR FARTØJER PÅ INDRE VANDVEJE**

Rådet vedtog enstemmigt en delvis politisk enighed om den operative del af et udkast til direktiv om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Dette direktiv, som ændrer direktiv 82/714/EØF, har til formål at vedtage anvendelsesområdet for og indholdet af de tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje som udviklet og revideret af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) for hele Fællesskabets vandvejsnet. I denne forbindelse er der fastsat særlige bestemmelser for passagerfartøjer for at opretholde høje sikkerhedsniveauer. Desuden sikrer direktivet, at fællesskabscertifikater, som attesterer, at fartøjerne er i fuld overensstemmelse med de tekniske forskrifter, bliver gyldige på alle Fællesskabets indre vandveje.

Der træffes først beslutning om bilagene (ca. 400 sider) senere, når tekstudkastene hertil foreligger på alle de nødvendige sprog og de er blevet gennemgået af interne organer i Rådet.

Arbejdet med direktivudkastet - hvortil forslaget blev forelagt i december 1997 - har ligget stille længe på grund af spørgsmålet om at give fartøjer med fællesskabscertifikat tilladelse til sejlads på Rhinen. På nuværende tidspunkt skal fartøjer, der anvender Rhin-vandvejene, have et certifikat, der beviser overensstemmelse med inspektionsordningen, der gælder for fartøjer på Rhinen, således som vedtaget af CCNR. Fællesskabscertifikatet, således som foreslået i direktivudkastet, gør derfor Rhin-certifikatet og fællesskabscertifikatet ækvivalente. En sådan ækvivalens var imidlertid indtil nu ikke juridisk mulig i henhold til CCNR's regler. Situationen har ændret sig efter CCNR's vedtagelse af en ændring af Mannheimkonventionen (tillægsprotokol 7, der har været i kraft siden den 1. december 2004), der indførte et retsgrundlag for sejlads på Rhinen med certifikater udstedt af andre organer end CCNR. Det er meningen, at fællesskabscertifikater skal drage fordel af denne ændring og sidestilles med til Rhin-certifikater.

INTERMODALE SPØRGSMÅL**– DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM - Rådets konklusioner*****Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet - Indledning af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation***

Efter en kort drøftelse vedtog Rådet følgende konklusioner om etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af de europæiske programmer for det globale satellitnavigationssystem:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation

Rådet noterede sig en situationsrapport om et udkast til forordning, der har til formål at indføre et særligt retsgrundlag for finansieringen af Galileo-programmet og økonomistyringen af de europæiske programmer for det globale satellitnavigationssystem i etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen. Den endelige afgørelse om denne tekst, især om størrelsen af Fællesskabets bidrag til programmet, kan først træffes på grundlag af drøftelserne om de fremtidige finansielle overslag for 2007-2013.

Rådet vedtog følgende konklusioner:

"Rådets konklusioner
om etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af
de europæiske programmer for det globale satellitnavigationssystem

RÅDET,

- i) som henviser til tidligere resolutioner og konklusioner fra Det Europæiske Råd og Rådet vedrørende det europæiske globale satellitnavigationssystem (GNSS), dvs. Galileo- og Egnos-programmerne, navnlig i konklusionerne af 9. marts 2004, og
- ii) som henviser til meddelelsen fra Kommissionen "Indledning af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation", der blev forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet den 7. oktober 2004,

1. NOTERER SIG de hidtidige resultater af proceduren for udvælgelse af den kommende koncessionshaver, som fællesforetagendet Galileo har gennemført;
2. NOTERER SIG, at følgende betingelser for indledningen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af systemet er opfyldt:
 - et første tilbud fra den private sektor på mindst to tredjedele af de samlede omkostninger ved etablerings- og ibrugtagningsfasen,
 - aftale med De Forenede Stater, hvori grundlaget for interoperabilitet mellem det europæiske og det amerikanske system fastlægges, og hvori der tages hensyn til begge parters betænkeligheder vedrørende national sikkerhed og radiofrekvenskompatibilitet,
 - fastlæggelse af systemets forvaltningsstrukturer gennem vedtagelsen af Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 og fælles aktion 2004/552/FUSP,
 - beslutning om at integrere de organisatoriske og operationelle aspekter af Egnos-programmet i Galileo-programmet;
3. ER ENIGT om at indlede etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske GNSS Galileo-program med forbehold af en risikoallokering, omfattende de endelige omkostninger, der er acceptabel for den offentlige sektor, og ER ENIGT om at videreføre Egnos-programmet inden for disse rammer;
4. BEKRÆFTER systemets væsentligste karakteristika, navnlig de tjenester, der tilbydes:
 - en gratis basistjeneste
 - en forretningsmæssig tjeneste
 - en livskritisk tjeneste ("safety-of-life")
 - en eftersøgnings- og redningstjeneste og
 - en statslig tjeneste (den såkaldt statsregulerede tjeneste (PRS));

5. ERINDRER OM, at medlemsstaternes anvendelse af den statslige tjeneste vil være fakultativ, og at de samlede driftsomkostninger for denne tjeneste vil blive afholdt af brugerne på et ikke-kommercielt grundlag; OPFORDRER Kommissionen, bistået af Den Europæiske GNSS-tilsynsmyndighed til at udarbejde en politik for adgang til PRS, med forbehold af Rådets vedtagelse deraf, der skal gennemføres af tilsynsmyndigheden for således at sikre, at der er tilstrækkelig solid kontrol med adgangen til PRS, og UNDERSTREGER, at PRS bør beskyttes mod uautoriseret adgang til tjenester, elementer og teknologier i forbindelse med PRS;
6. ERINDRER OM, at Galileo er et civilt program under civil kontrol, og at enhver ændring af dette princip derfor vil kræve drøftelse inden for rammerne af afsnit V i TEU, særlig artikel 17 og 23;
7. NOTERER SIG Kommissionens forslag til forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation; BEKRÆFTER sin fulde støtte til etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, jf. punkt 3, der indebærer et finansielt bidrag fra Den Europæiske Union i perioden fra 1. januar 2007 til 31. december 2013, hvis størrelse skal fastlægges på baggrund af de nye finansielle overslag 2007-2013, og GENTAGER, at ingen medlemsstat har pligt til at bidrage med yderligere nationale midler;
8. OPFORDRER Europa-Kommissionen til i tæt samarbejde med Den Europæiske Rumorganisation, fællesforetagendet Galileo, Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed og koncessionshaveren at gennemføre en aggressiv strategi, der har til formål at maksimere potentielle indtægter, navnlig dem, der affødes af de intellektuelle ejendomsrettigheder, der erhverves i programmets forskellige faser, samtidig med at der sigtes mod en bred anvendelse af systemet;
9. OPFORDRER Kommissionen til fra starten af 2005 at påbegynde en trinvis oprettelse af Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed, så den kan udføre de prioriterede opgaver vedrørende certificering, standardisering, frekvensallokering, sikkerhed (indledningsvis i samarbejde med Galileo-sikkerhedsstyrelsen for at sikre kontinuiteten, indtil tilsynsmyndighedens systemsikkerheds- og sikkerhedsudvalg har påbegyndt sit arbejde) og Egnos-operationen; og til at fremme en bred anvendelse af satellitbaseret navigation inden for alle sektorer, eventuelt gennem regulerende støtte, hvor det er relevant;
10. ANMODER fællesforetagendet Galileo om:
 - under kontrol af Galileos tilsynsråd at færdiggøre udvælgelsesproceduren inden udgangen af februar 2005,

- under tilsynsrådets kontrol og i samarbejde med Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed at afslutte forhandlingerne om koncessionskontrakten, så denne kan undertegnes i løbet af 2005;

og ANMODER Kommissionen om at forelægge en begrundet analyse af forhandlingsresultaterne, herunder også af risikoallokering og de endelige omkostninger, for Rådet i god tid inden Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndigheds undertegnelse af kontrakten;

11. UNDERSTREGER, at den kommende koncessionskontrakt bør indeholde en passende mekanisme til tilbagebetaling af de offentlige finansielle bidrag til etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, hvis koncessionshaverens overskud overstiger et vist niveau på lang sigt;
12. NOTERER SIG, hvor langt man er kommet med udviklingsfasen, og UNDERSTREGER, at det i forbindelse med forhandlingerne om industrielle kontrakter er nødvendigt at begrænse ekstra omkostninger til forhold, der er en direkte følge af udsættelsen af udviklingsfasens start, samt af sikkerhedsspørgsmål og nye krav til signaler;
13. UNDERSTREGER behovet for, at der i forhandlingerne om koncessionskontrakten gøres en stor indsats for at indhente forsinkelsen i udviklingsfasens start, så driften kan påbegyndes i 2008;
14. UDTRYKKER TILFREDSHED MED de fremskridt, der er sket i samarbejdet med flere og flere tredjelande om at fremme det europæiske GNSS-system, TILSKYNDER Kommissionen til at foretage en yderligere udbygning af dette samarbejde, der vil sikre, at systemet benyttes i hele verden, og bidrage til finansieringen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen samtidig med, at der fortsat tages behørigt hensyn til system-sikkerhed og sikkerhed samt og overførsel af elementer og teknologi og OPFORDRER Kommissionen til at fortsætte de tekniske drøftelser med tredjelande sideløbende med ratifikationsprocessen for de aftaler, der er undertegnet med dem;
15. OPFORDRER INDTRÆNGENDE Kommissionen til snarest muligt at forelægge et forslag med henblik på at lette udvekslingen af klassificerede oplysninger mellem deltagerne, navnlig i relation til industriel sikkerhed."

LUFTFART

– *FLYVELEDERCERTIFIKAT*

I afventning af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse nåede Rådet til fuld enighed om en generel indstilling til udkastet til direktiv om indførelse af et EU-flyveledercertifikat.

Formålet med dette forslag er at øge sikkerhedsstandarderne og samtidig forbedre flyveledernes mobilitet inden for Fællesskabet. EU-flyveledercertifikatet er baseret på en harmoniseret uddannelse af flyvelederelever og flyveledere, der varetager deres funktioner under ledelse af luftfartstjenesteudøvere, som primært tilbyder deres tjenester til den almene lufttrafiks flyvninger.

Kommissionen foreslog i sit forslag af 12. juli 2004, at der indføres et EU-flyveledercertifikat som en foranstaltning, der skal supplere oprettelsen af det fælles europæiske luftrum. Et sådant certifikat skulle ses som et væsentligt bidrag både til sikkerheden, navnlig i forbindelse med de funktionelle luftrumsblokke på tværs af grænserne, der planlægges oprettet under det fælles luftrum, og til den fri bevægelighed for flyveledere inden for Fællesskabet.

Den tekst, Rådet blev enig om, bibeholder alle de væsentlige elementer, der blev foreslået af Kommissionen. Herudover udvider og præciserer den:

- direktivudkastets anvendelsesområde (begrænsning til civile operationer)
- sprogkravene
- den måde, det gensidige godkendelsessystem skal virke på i praksis, og
- direktivets indvirkning på nuværende indehavere af nationale certifikater.

– ***EU-HARMONISEREDE REGLER OM KABINEPERSONALE OG FLYVETIDSBEGRÆNSNING (EU-OPS)***

Rådet opnåede delvis politisk enighed, idet den svenske delegation undlod at stemme, om et udkast til harmonisering af tekniske krav til og administrative procedurer for operation af luftfartøjer inden for erhvervsmæssig lufttransport. Forordningen tager især sigte på at forbedre luftfartssikkerheden og er et vigtigt skridt hen imod en harmonisering af besætningsmedlemmernes arbejdsforhold, således at den vil fremme lige vilkår inden for erhvervsmæssig lufttransport i Det Europæiske Fællesskab.

Udkastet til forordning omsætter grundlæggende de ikke-bindende JAR OPS (fælles luftfartskrav - operationelle standarder for fly), der er fastlagt af de fælles luftfartsmyndigheder, til bindende fællesskabsret. Udkastet til forordning benævnes derfor ofte "EU-OPS"-forordningen. Den del af forordningen, der omhandler flyvetidsbegrænsning, blev indsat på baggrund af en ændring foreslået af Europa-Parlamentet.

På dette stadium vedrører aftalen kun den generelle ramme for forordningen samt bestemmelserne om kabinepersonale og flyvetidsbegrænsning. Resten af forslaget, der ændrer Rådets forordning (EF) nr. 3922/91, vil blive behandlet, når Kommissionen har set på teksten endnu en gang.

Den tekst, Rådet blev enig om, indeholder et sæt regler vedrørende kabinepersonale, der omfatter spørgsmål såsom identificering af kabinebesætning, minimumsalder og helbredskrav, udstedelse af bevis for sikkerhedstræning, samt præcise bestemmelser om indledende sikkerhedstræning, omskolinings- og forskelstræning. I forbindelse med flyvetidsbegrænsning omfatter de behandlede spørgsmål maksimal daglig flyvetjenesteperiode for kabinepersonale, detaljerede bestemmelser om hvile og standby samt bestemmelser vedrørende registrering af flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder.

Rådet besluttede, at medlemsstaterne skal kunne indrømme undtagelser fra forordningens tekniske krav og administrative procedurer i tilfælde af uforudsete og akutte operationelle omstændigheder eller operationelle behov. Kommissionen vil kontrollere anvendelsen af denne bestemmelse. Med hensyn til visse betingelser vil medlemsstaterne endvidere kunne vedtage eller opretholde nationale bestemmelser, indtil der er fastlagt fællesskabsregler baseret på videnskabelig viden og bedste praksis.

Rådet besluttede også, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) senest tre år efter forordningens ikrafttrædelse skal afslutte en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne om flyvetidsbegrænsning og alt efter relevans bestemmelserne om kabinepersonale.

– **EKSTERNE FORBINDELSER INDEN FOR LUFTFART**

Rådet vedtog to afgørelser, der giver Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger, med henblik på indgåelse af luftfartsaftaler med Marokko og en række lande i det vestlige Balkan.

a) Kongeriget Marokko (Euro-Middelhavs-luftfartsaftale)

Rådets mandat vedrører en Euro-Middelhavs-luftfartsaftale, der hovedsagelig tager sigte på åbning af markedet og sikring af lige vilkår for alle selskabers arbejde.

Retningslinjerne for Kommissionens forhandlinger findes i bilaget til Rådets afgørelse og vedrører en række spørgsmål som f.eks. statsstøttere, bestemmelser for luftfartssikkerhed, samarbejde om lufttrafikstyring og luftfartstjenester, sikkerhed i den civile luftfart og overholdelse af miljøstandarder.

Kommissionen vil føre forhandlingerne i samråd med et særligt udvalg, der udpeges af Rådet. Kommissionen vil regelmæssigt underrette Rådet om fremskridtene i forhandlingerne.

b) Det vestlige Balkan (aftale om et fælles europæisk luftfartsområde (ECAA))

Denne rådsafgørelse ændrer mandatet fra 1996 for forhandlinger om et fælles europæisk luftfartsområde med henblik på at integrere Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien (FYROM), Serbien and Montenegro samt FN's midlertidige administrative mission i Kosovo (UNMIK). ECAA vedrører en trinvis tilgang til markedsliberalisering, hvor hvert enkelt trin er betinget af, at tredjelandet gradvis vedtager den relevante gældende fællesskabsret. Det overordnede formål med aftalen er at integrere disse landes lufttransportmarkeder i Fællesskabets indre marked for lufttransporttjenester.

EVENTUELT– ***GENNEMFØRELSE AF EU-LOVGIVNING OM ELEKTRONISK KOMMUNIKATION***

Rådet blev af kommissær Viviane Reding orienteret om rapporten om gennemførelsen af EU's lovpakke for elektronisk kommunikation i 2004, der blev vedtaget den 6. december.

– ***INSTALLATION AF NETANTENNER***

Formandskabet henledte Rådets opmærksomhed på de potentielle sundhedsproblemer, som installationen af netantennener kan medføre for borgerne. Rådet vedtog at undersøge dette spørgsmål og om nødvendigt vende tilbage til det på et senere tidspunkt.

– ***SØFARTSSIKKERHED: GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONALE INSTRUMENTER***

Rådet blev af Kommissionens næstformand Jacques BARROT orienteret om status over ratifikationerne af de internationale instrumenter inden for søfartssikkerhed.

– ***BÆREDYGTIG VEJTRANSPORT***

a) Konferencen på højt plan "Energi i bevægelse: EU's rejse hen imod et rent og miljøneutralt vejtransportsystem"

Rådet noterede sig formandskabets orientering om konferencen på højt plan "Energi i bevægelse: EU's rejse henimod et rent og miljøneutralt vejtransportsystem" den 19.-20. oktober 2004. Formålet med denne konference var at bidrage til en bedre forståelse i Europa af, hvad udfordringerne i forbindelse med et rent og miljøneutralt vejtransportsystem indebærer, af problemets hastende karakter og af den rolle, som transportsektoren kan og skal spille, og udsigterne til løsninger.

b) Formandskabets konklusioner fra samlingen i Rådet (miljø) den 14. oktober 2004 om bæredygtig vejtransport

Rådet (transport, telekommunikation og energi) blev af formandskabet orienteret om indholdet af formandskabets konklusioner om bæredygtig vejtransport, som blev drøftet i Rådet (miljø) på samlingen den 14. oktober 2004.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**TELEKOMMUNIKATION****Første årlige beretning om frekvenspolitikken i EU - Rådets konklusioner**

Rådet vedtog konklusioner om den første årlige beretning om frekvenspolitikken i Den Europæiske Union (15530/04).

Statusrapport fra Kommissionen om R&TTE-direktivet - Rådets konklusioner

Rådet vedtog konklusioner om statusrapporten fra Kommissionen om R&TTE-direktivet (15533/04).

Interoperabilitet for digitale interaktive tv-tjenester - Rådets konklusioner

Rådet vedtog konklusioner om interoperabilitet for digitale interaktive tv-tjenester (15527/04).

TRANSPORT**Erhvervschaufførers køretider og hviletider***

Rådet vedtog en fælles holdning til et udkast til direktiv om minimumsbetingelser for erhvervschaufførers køretider og hviletider (11336/04).

I henhold til de nye bestemmelser skal medlemsstaterne indføre en kontrolordning, der sikrer, at mindst 3% af førernes arbejdsdage senest i 2011 vil være underkastet kontrol. Dette mål vil blive nået ved gradvis at øge antallet af kontroller fra 1 til 2% pr. 1. januar 2009. Kontrollerne vil blive foretaget både på vejene og hos virksomhederne.

Andre bestemmelser i direktivudkastet omhandler følgende:

- liste over de elementer, kontrollen skal omfatte
- flere samordnede kontroller mellem medlemsstaterne med indførelse af et EF-internt forbindelsesorgan, der skal sørge for koordinering
- forbedring af udveksling af oplysninger
- indførelse af et system for risikoklassificering af virksomheder og pligt til at kontrollere virksomheder i en høj risikoklasse
- retningslinjer for god praksis, fælles uddannelsesaktiviteter og udveksling af erfaringer.

Medlemsstaterne vil gennemføre direktivet, der vil ophæve direktiv 88/599/EØF, inden den 1. januar 2006.

Køretid og indførelse af den digitale fartskriver*

Rådet vedtog en fælles holdning vedrørende udkastet til en forordning, der tager sigte på at forbedre arbejdsvilkårene for erhvervschauffører og stiller krav om, at der anvendes en digital fartskriver i transportkøretøjer for at måle køretiden (11337/04). Den fælles holdning vil blive fremsendt efter den fælles beslutningsprocedure til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandling.

Udkastet til forordning skal erstatte gældende lovgivning, nemlig forordning (EØF) 3820/85 om visse sociale bestemmelser inden for vejtransport¹, som hidtil har reguleret køretid, hvileperioder og pauser for erhvervschauffører. Desuden er der i udkastet til forordning foreslået en ændring af forordning (EØF) 3821/85 for at tage hensyn til de tekniske aspekter af den digitale fartskriver, idet det fastsættes, at køretøjer, der tages i brug første gang efter den 5. august 2005, forsynes med kontroludstyr.

¹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

Blandt de elementer omhandlet i den fælles holdning, der rummer betydelige forbedringer i forhold til den nugældende lovgivning, findes følgende:

- mindste sammenhængende daglige hviletid er på 9 timer
- maksimal køretid pr. uge er på 56 timer (det er i øjeblikket muligt at køre i op til 74 timer pr. uge)
- én ugentlig hviletid på mindst 45 timer i løbet af to på hinanden følgende uger
- mulighed for, at de kompetente myndigheder midlertidigt kan tilbageholde et køretøj og inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse eller en førers kørekort
- mulighed for, at en medlemsstat kan pålægge sanktioner for overtrædelser, der konstateres på deres område, også selv om overtrædelserne er begået uden for deres område
- mulighed for, at andre aktører i transportkæden kan gøres ansvarlige for overtrædelser.

Formålet med dette lovgivningsudkast er at bidrage til færdselssikkerheden i overensstemmelse med det mål, EU har sat sig, nemlig at antallet af dødsulykker skal være halveret inden 2010.

EUROPÆISK SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

EU's politimission i Kinshasa "EUPOL - KINSHASA"

Rådet vedtog en fælles aktion om oprettelse af en politimission i Den Demokratiske Republik Congo (15070/04).

Missionen, der går under navnet EUPOL - KINSHASA, har til formål at stå for opfølgning, vejledning og rådgivning i forbindelse med den integrerede politienheds (IPU's) oprettelse og indkøring for at sikre, at IPU optræder i overensstemmelse med uddannelsen på politiakademiet og i henhold til international god praksis på dette område.

Disse aktioner vil fokusere på IPU's kommandovej med henblik på at fremme forvaltningskapaciteten og på at overvåge, vejlede og rådgive de operative enheder i udførelsen af deres opgaver.

Congos regering har rettet en officiel anmodning om EU-bistand til at oprette den integrerede politienhed (IPU), der skal bidrage til at sikre beskyttelsen af statsinstitutionerne og styrke det interne sikkerhedsapparat.

EUPOL - KINSHASA vil råde over et personale på omkring 30 personer. Missionen vil blive indledt den 1. januar 2005 for en periode på et år. Omkostningerne ved gennemførelsen af denne fælles aktion fastsættes til 4,3 mio. EUR.

MILJØ

Svovlindholdet i skibsbrændstoffer*

Rådet vedtog med kvalificeret flertal en fælles holdning vedrørende udkastet til et direktiv, der tager sigte på for søgående skibe at anvende grænser for svovlindholdet i visse flydende brændstoffer ved at udvide anvendelsesområdet for direktiv 1999/32/EF¹ (12891/04). Den fælles holdning vil blive fremsendt til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandling efter den fælles beslutningsprocedure.

Den italienske og cypriske delegation stemte imod og den svenske delegation undlod at stemme.

Det overordnede mål med de foreslåede ændringer er at udvide anvendelsesområdet for direktiv 1999/32/EF til at omfatte alle mineraloliebaserede flydende brændstoffer, der anvendes om bord på skibe, der besejler medlemsstaternes farvande. Nye regler skal føre til en betragtelig reduktion af SO₂-emissioner (over 500 000 t pr. år), idet der gives de størst mulige fordele i og omkring havne og kyster i syrefølsomme økosystemer.

ÅBENHED

Aktindsigt

Rådet vedtog et svar på den genfremstillede begæring 27/c/03/04, idet den danske, finske og svenske delegation stemte imod (14503/04 + ADD 1).

¹ EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.