



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



10310/08 (Presse 162)
(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2875. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Luxembourg, den 6. juni 2008

Formand **Andrej VIZJAK**
Sloveniens økonomiminister

P R E S S E

De vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet nåede til bred enighed om de vigtigste elementer i lovgivningspakken om **det indre energimarked**.

Rådet havde en offentlig orienterende drøftelse om lovgivningspakken om **klimændringer og energi**, hvor det fokuserede på forslaget til direktiv om fremme af anvendelsen af **vedvarende energikilder** og noterede sig en fremskridtsrapport fra formandskabet om det hidtidige arbejde.

* * *

Desuden vedtog Rådet uden debat seks fælles holdninger på grundlag af fem forslag fra Kommissionen i den **tredje søfartssikkerhedspakke vedrørende**:

- et udkast til direktiv om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten;
- et udkast til direktiv om de grundlæggende principper for **undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren**;
- et udkast til direktiv om **havnestatskontrol**;
- et udkast til forordning om **transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer**;
- et udkast til direktiv om fælles regler og standarder for **organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe** og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed;
- et udkast til forordning om fælles regler og standarder for **organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe**.

De fælles holdninger sendes til Europa-Parlamentet med henblik på hurtigt at opnå enighed og indlede gennemførelsen snarest muligt.

Rådet noterede sig også, at det næste **valg til Europa-Parlamentet** finder sted den **4.-7. juni 2009**.

INDHOLD¹

DELTAGERE	4
------------------------	----------

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

DET INDRE ENERGIMARKED	6
PAKKE OM KLIMAINDSATS OG VEDVARENDE ENERGI.....	9
INTERNATIONALE FORBINDELSER PÅ ENERGIOMRÅDET	10
EVENTUELT	10

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT*TRANSPORT*

– Trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten.....	11
– Undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.....	12
– Havnestatskontrol.....	13
– Transportørers estatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer*	14
– Inspektion af skibe og organisationer der udfører denne*	15

ALMINDELIGE ANLIGGENDER

– Valget til Europa-Parlamentet i 2009	17
--	----

BESKIKKELSER

– Regionsudvalget.....	17
------------------------	----

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.

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Paul MAGNETTE

Klima- og energiminister

Bulgarien:

Galina TOSHEVA

Viceminister for økonomi og energi

Den Tjekkiske Republik:

Martin TLAPA

Viceindustri- og vicehandelsminister, EU-afdelingen

Danmark:

Connie HEDEGAARD

Klima- og energiminister

Tyskland:

Michael GLOS

Forbundsminister for økonomi og teknologi

Estland:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Eamon RYAN

Minister for kommunikation, energi og naturressourcer

Grækenland:

Christos FOLIAS

Udviklingsminister

Spanien:

Miguel SEBASTIÁN GASCÓN

Minister for industri, turisme og handel

Frankrig:

Jean-Louis BORLOO

Ministre d'État, minister for økologi og bæredygtig udvikling og fysisk planlægning

Italien:

Claudio SCAJOLA

Minister for økonomisk udvikling

Cypern:

Efsthios HAMBOULLAS

Statssekretær, Ministeriet for Handel, Industri og Turisme

Letland:

Anrijs MATĪSS

Statssekretær, Økonomiministeriet

Litauen:

Vytautas NAVICKAS

Økonomiminister

Luxembourg:

Jeannot KRECKÉ

Minister for økonomi og udenrigshandel samt sportsminister

Ungarn:

Pál SZABÓ

Minister for transport, telekommunikation og energi

Malta:

George PULLICINO

Minister for ressourcer og landdistrikts spørgsmål

Nederlandene:

Maria van der HOEVEN

Økonomiminister

Østrig:

Martin BARTENSTEIN

Forbundsminister for økonomi og arbejde

Polen:

Marcin KOROLEC

Undersstatssekretær, Økonomiministeriet

Portugal:

Manuel PINHO

Økonomi- og innovationsminister

Rumænien:

Darius MESCA

Statssekretær for energi, Økonomi- og Finansministeriet

Slovenien:

Andrej VIZJAK

Igor ŠALAMUN

Økonomiminister

Generaldirektør for energi, Økonomiministeriet

Slovakiet:

Lubomir JAHNÁTEK

Økonomiminister

Finland:

Mauri PEKKARINEN

Økonomiminister

Sverige:

Ola ALTERÅ

Statssekretær under erhvervsministeren

Det Forenede Kongerige:

Malcolm WICKS

Viceenergiminister

.....

Kommissionen:

Andris PIEBALGS

Medlem

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

DET INDRE ENERGIMARKED

Rådet drøftede den tredje pakke af lovgivningsforslag¹ vedrørende det indre energimarked, som Kommissionen forelagde den 19. september 2007 efter Det Europæiske Råds opfordring på forårsmødet i 2007². Pakken skal supplere de gældende regler, så det indre marked kommer alle forbrugere til gode, og EU når målet om en mere sikker, konkurrencedygtig og bæredygtig energiforsyning.

Selv om alle medlemsstaterne ikke kunne tilslutte sig alle elementerne i pakken, konkluderede formanden, at Rådet var nået til bred enighed om de vigtigste elementer i denne pakke vedrørende det indre energimarked.

Der blev opnået enighed på grundlag af formandskabets kompromisforslag ([9968/08](#)), der blev ændret på Rådets samling, og som især omfatter følgende elementer:

- En effektiv adskillelse af forsynings- og produktionsaktiviteter fra netdrift

Alle delegationer var enige om, at en effektiv adskillelse af forsynings- og produktionsaktiviteter fra netdrift bør opnås i overensstemmelse med de retningslinjer, der blev fastlagt på Det Europæiske Råds forårsmøde i 2007.

¹ Kommissionens energipakke består af følgende forslag:

- et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2003/54/EF om fælles regler for det indre marked for elektricitet ([13043/07](#));
- et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2003/55/EF om fælles regler for det indre marked for naturgas ([13045/07](#));
- et forslag til forordning om oprettelse af et agentur for samarbejde mellem energimyndigheder ([13046/07](#));
- et forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1228/2003 om betingelserne for netadgang i forbindelse med grænseoverskridende elektricitetsudveksling ([13048/07](#));
- et forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1775/2005 om betingelserne for adgang til naturgasstransmissionsnet ([13049/07](#)).

² Handlingsplan 2007–2009 "En energipolitik for Europa" ([7224/1/07](#)).

Flertallet af delegationerne og Kommissionen anser dog fuld ejerskabsmæssig adskillelse for at være den første og bedste mulighed, men der er blevet udarbejdet en mulighed med en uafhængig transmissionsoperatør for at tage hensyn til tilfælde, hvor der er indgået aftaler om et transmissionssystem, der tilhører et vertikalt integreret selskab, som sikrer en mere reel uafhængighed for TSO. Disse bestemmelser tager sigte på at finde en balance mellem betænkeligheder med hensyn til anvendelsesområdet og tidsplanen samt denne muligheds eksigibilitet, samtidig med at den fortsat er praktisk anvendelig, og de finansielle interesser for det vertikalt integrerede selskab bevares.

ITO-muligheden vil være til rådighed for både gas- og elsektoren for medlemsstater, hvor transmissionssystemet tilhører et vertikalt integreret selskab ved direktivets ikrafttrædelse. Med denne mulighed kan selskaber fortsat eje transmissionssystemer på betingelse af, at de forvaltes af en uafhængig transmissionsoperatør. En række bestemmelser vil sikre,

- at operatøren, dens ledelse og tilsynsorgan reelt er uafhængige
- at interessekonflikter undgås
- at der er netadgang uden forskelsbehandling
- at der tilskyndes til investeringer uden konkurrenceforvridning, og at investeringer og sammenkøblingsstruktur udvikles
- at der er uafhængig adgang til midler og ressourcer til TSO's arbejde.

Kommissionen vil gennemgå de ITO-relaterede bestemmelser to år efter gennemførelsen på grundlag af objektive kriterier, der om nødvendigt skal munde ud i forslag med henblik på at sikre fuldstændig og reel uafhængighed for TSO.

- Bestemmelse om tredjelände

Uanset den mulighed, der er valgt for at opnå reel adskillelse, skal teksten sikre, at spørgsmålet om tredjeländes kontrol af net behandles på en ikke-protektionistisk måde, der sikrer, at disse selskaber overholder de samme regler, som gælder for EU-virksomheder, og at der tages hensyn til medlemsstaternes bekymringer med hensyn til tredjeländes kontrol. Den skal også tage hensyn til betænkeligheder med hensyn til de potentielle virkninger for Fællesskabets kompetence og håndteringen af eksisterende investeringer og fastsætte kriterierne for vurdering af investeringer fra tredjelände, navnlig forsyningssikkerheden i EU.

- Undtagelser

Rådet nåede til enighed om undtagelser for små eller isolerede systemer, idet Cypern, Luxembourg og Malta specifikt får dispensation i både gas- og elsektoren, samt en dispensation til Estland, Finland og Letland vedrørende gas, indtil en af disse medlemsstater er tilsluttet systemet i en anden medlemsstat end disse tre lande.

- Markedets funktion, herunder detailmarkeder

Teksten kommer til at omfatte bestemmelser om udvidet journalføring (forsyningselskaberne skal kunne stille relevante data om transaktioner vedrørende forsyningskontrakter og gas-/elderivater til rådighed for de regulerende myndigheder) og om forbrugernes rettigheder (så det sikres, at kunderne orienteres ordentligt om deres energiforbrug og -udgifter tilstrækkeligt ofte til, at de kan regulere deres el/gasforbrug; de skal desuden have ret til at skifte leverandør når som helst og kunne forlange, at energiselskaberne sender regningerne ud senest tre måneder efter, at en kunde har skiftet leverandør).

- Agenturet for samarbejde mellem energimyndigheder

Det regulerende agentur, der skal oprettes, bliver uafhængigt af medlemsstaterne og Kommissionen og får grundigt beskrevne opgaver. Det vil koncentrere sig om opgaver, der involverer mere end én medlemsstat med hensyn til bindende afgørelser. Dets inddragelse i tekniske spørgsmål er blevet styrket, men er stadig af rådgivende karakter; det giver generelt de nationale niveauer mulighed for at udfylde deres funktioner. I forbindelse med alle disse opgaver foretages en passende høring af markedsdeltagerne og myndighederne på nationalt plan, og der tages behørigt hensyn til resultaterne af det regionale samarbejde mellem transmissionssystemoperatørerne og mellem de regulerende myndigheder.

Følgende elementer indgår også i pakken: minoritetsaktieposter, offentligt ejerskab, certificering eller udpegning af transmissionssystemoperatører, vedtagelse af netregler, regulerende myndigheder, håndtering af grænseoverskridende forhold, retningslinjer, der skal vedtages efter udvalgsproceduren, regionalt samarbejde og særlige spørgsmål vedrørende gas.

Dette skal danne grundlaget for det videre arbejde på gruppeplan og i Coreper.

Europa-Parlamentet forventes at vedtage sine førstebehandlingsudtalelser om elektricitetsdirektivet, elektricitetsforordningen og forordningen om agenturet den 17. juni og om gasdelen af pakken den 8. juli.

PAKKE OM KLIMAINDSATS OG VEDVARENDE ENERGI

Rådet noterede sig en fremskridtsrapport fra formandskabet om lovgivningspakken vedrørende klimaændringer og energi ([9648/08](#)) og havde en offentlig orienterende debat om de vigtigste udestående spørgsmål, der er identificeret heri.

Pakken vedrørende klimaændringer og energi, som Kommissionen forelagde den 23. januar, supplerer de gældende foranstaltninger med henblik på at nå det samlede mål - som Det Europæiske Råd godkendte i marts 2007 ([7224/1/07](#)) - om en reduktion på 20% af drivhusgasserne senest i 2020 og 20% vedvarende energi i EU's samlede energiforbrug senest i 2020, herunder et mål på 10% for biobrændstoffer til transport.

Fremskridtsrapporten blev forelagt for Rådet i dets sammensætning af både energi- og miljøministrene¹, da den vedrører pakken som helhed. Energiministrenes debat fokuserede på et forslag til direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder ([5421/08](#)) og skulle give input til det videre arbejde i Rådet og dets forberedende organer under det kommende franske formandskab. Skriftlige bidrag fra delegationerne findes i [10236/08](#) og addendaene hertil.

I formandskabets fremskridtsrapport fremhæves de vigtigste udestående spørgsmål, der er identificeret i alle fire lovgivningsforslag i pakken. For så vidt angår direktivet om vedvarende energi er der tale om følgende: mål (niveauet for de nationale mål for vedvarende energi, konditionaliteten af målet for biobrændstoffer til transport og det vejledende forløb og dets konsekvenser), projekter med lange opførelsesfrister, systemet for handel med oprindelsesgarantier og understøttende foranstaltninger.

En del af rapporten omhandler de fremskridt, der er gjort med bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, som anses for nødvendige for at sikre, at produktionen af biobrændstoffer ikke har negative følger, som er større end fordelene ved at anvende dem. I februar nedsatte Coreper en ad hoc-gruppe, der skal udarbejde en fælles bæredygtighedsordning for biobrændstoffer med henblik på direktivet om vedvarende energi og direktivet om brændstofkvalitet². Gruppen har holdt flere møder og har gjort fremskridt med mange spørgsmål. Nogle spørgsmål skal dog behandles nærmere, nemlig omfanget af og anvendelsesdatoen for anden fase for kravet om minimumsbesparelser for drivhusgasemissioner, den miljømæssige og sociale bæredygtighed af produktion af biobrændstoffer, der også vil gælde i tredjelande, og metoden for beregning af drivhusgasemissionsbesparelserne.

¹ Oplysninger om samlingen i Rådet (miljø) den 5. juni findes i pressemeddelelse 9959/08, s. 6.

² Forslag til direktiv om ændring af direktiv 98/70/EF dels for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedsættelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF (6145/07).

INTERNATIONALE FORBINDELSER PÅ ENERGIOMRÅDET

Rådet noterede sig oplysninger fra formandskabet og Kommissionen om de begivenheder og den udvikling vedrørende internationale forbindelser, der har fundet sted under det slovenske formandskab eller vil finde sted i nær fremtid ([9408/08](#)).

Disse oplysninger omfattede bl.a. dialogen mellem EU og OPEC og forberedelserne af det internationale partnerskab for samarbejde om energieffektivitet og energifællesskabet.

EVENTUELT

De stigende olieprisers indvirkning på den europæiske økonomi

Rådet noterede sig nogle bemærkninger fra den portugisiske delegation ([10048/08](#)).

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

Trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten

Rådet vedtog en fælles holdning vedrørende et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet ([5719/08](#) + [ADDI](#)).

Den fælles holdning fremsendes til Europa-Parlamentet til andenbehandling som led i den fælles beslutningsprocedure.

Formålet med direktivudkastet er især at indføre supplerende foranstaltninger for at øge sikkerheden for søfarten og beskytte miljøet bedre samt harmonisere medlemsstaternes gennemførelse af planerne for nødområder.

Forslaget omfatter navnlig udvikling af Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem SafeSeaNet, medlemmernes udpegelse af en uafhængig myndighed, der skal tage sig af nødstedte skibe, foranstaltninger i tilfælde af is samt behandlingen af uforsikrede skibe. Desuden foreslås det, at brugen af automatisk identifikation af skibe (AIS: Automatic Identification System) bliver obligatorisk for fiskerfartøjer på over 15 m, og at afskiberens oplysningsforpligtelser skal skærpes.

Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag har Rådets fælles holdning navnlig ændret følgende bestemmelser:

- Rådet har godkendt, at sikkerheden for fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 m øges ved, at de udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS). Der er dog fastsat betingelser for denne bestemmelse, og den tidsplan for gennemførelsen, som Kommissionen har foreslået, er ændret for at sikre, at alle parter kan overholde fristerne
- for så vidt angår modtagelse i nødområder af skibe med behov for hjælp har Rådet navnlig gjort det klart, at før et skib med behov for hjælp modtages i eller nægtes adgang til et nødområde, foretager den kompetente myndighed en forudgående vurdering af situationen på grundlag af planen for modtagelse og træffer en beslutning

- for at skærpe overvågningen via informationsudvekslingssystemet SafeSeaNet er der tilføjet en bestemmelse om, at Kommissionen skal sørge for, at systemet er operationelt døgnet rundt
- medlemsstaterne får 18 måneder fra direktivets ikrafttrædelse til at opfylde bestemmelserne.

Kommissionen fremsatte dette forslag i december 2005 som led i sin tredje søfartssikkerhedspakke ([5171/06](#)). Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 25. april 2007 ([8724/07](#), s. 69).

Undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren

Rådet vedtog en fælles holdning vedrørende et forslag til direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF ([5721/08](#)+ [ADD1](#)).

Den fælles holdning fremsendes til Europa-Parlamentet til andenbehandling som led i den fælles beslutningsprocedure.

Kommissionen sendte sit forslag til Rådet i februar 2006 ([6436/06](#)) som led i sin tredje søfartssikkerhedspakke.

Formålet med direktivudkastet er at forbedre søfartssikkerheden ved at fastsætte EF-regler for uafhængige tekniske undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. De tekniske undersøgelser tager ikke sigte på at fastslå det civil- eller strafferetlige ansvar, men på at konstatere omstændigheder og årsager ved ulykker og hændelser til søs for så vidt muligt at tage ved lære af dem. Forslaget er i overensstemmelse med den internationale sørets bestemmelser og med definitionerne og henstillingerne i Den Internationale Søfartsorganisations kode for undersøgelse af ulykker til søs.

Rådet har især ændret Kommissionens oprindelige forslag for at sikre undersøgelsesinstansens uafhængighed og skønsbeføjelser. Sammenlignet med Kommissionens forslag, der indeholder en pligt til obligatoriske sikkerhedsundersøgelser af meget alvorlige og alvorlige ulykker og hændelser til søs, omfatter den tekst, som Rådet er nået til enighed om, kun bestemmelser om obligatoriske undersøgelser i tilfælde af meget alvorlige ulykker og hændelser. Undersøgelsesinstansen beslutter, om den vil foretage en sikkerhedsundersøgelse af andre ulykker og hændelser til søs, især under hensyntagen til, hvor alvorlige de er, og hvad man eventuelt kan lære af dem. Desuden udvider Rådets tekst direktivets anvendelsesområde af hensyn til overensstemmelsen med Rådets fælles holdning vedrørende udkastet til direktiv om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten. Det skal finde anvendelse på ulykker og hændelser til søs, der involverer fiskerfartøjer med en længde på over 15 m og ikke 24 m som foreslået af Kommissionen. Det indeholder også nogle af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse om dette forslag den 25. april 2007 ([8724/07](#), s. 90).

Havnestatskontrol

Rådet vedtog¹ en fælles holdning vedrørende et forslag til direktiv om havnestatskontrol ([5722/08](#)+[ADD1](#)).

Den fælles holdning fremsendes til Europa-Parlamentet til andenbehandling som led i den fælles beslutningsprocedure.

Kommissionens forslag blev forelagt for Rådet i januar 2006 ([5632/06](#)). Det omarbejder flere ændringer af direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol i en konsolideret tekst og forenkler eller ændrer visse bestemmelser for at gøre havnestatens inspektioner af skibe bedre og mere effektive med henblik på at styrke bekæmpelsen af skibe i Fællesskabets farvande, som ikke lever op til standarderne.

Den tekst, som Rådet er nået til enighed om, indfører et nyt inspektionssystem for at sikre, at flest muligt skibe, der anløber havne, inspiceres, idet den samlede forpligtelse til inspektion skal fordeles retfærdigt mellem medlemsstaterne. Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag indeholder den fælles holdning bestemmelser om inspektioner af skibe, der anløber en medlemsstats havn for at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, og skibe, der ligger for anker i områder under havnens jurisdiktion.

¹ Den maltesiske delegation undlod at stemme.

Inspektionerne vil fokusere på fartøjer, der ikke lever op til standarderne, som vil blive kontrolleret oftere, medens byrden vil blive lettet for fartøjer af høj kvalitet. Som sidste foranstaltning mod skibe, der ikke lever op til standarderne, og hvis præstationer bl.a. vil blive vurderet i relation til flagstatens præstationer, vil disse skibe blive nægtet adgang til medlemsstaternes havne på ubestemt tid. Dette tidsubestemte forbud mod adgang kan hæves efter 36 måneder, hvis en række betingelser er opfyldt.

Med den nye inspektionsordning sker der en retfærdig fordeling mellem medlemsstaterne af forpligtelsen til inspektion, og der tages samtidig hensyn til de enkelte medlemsstaters specifikke situation, som kan skyldes forskelle i antallet af skibe, der anløber deres respektive havne. Medlemsstaterne kan undlade en lille procentdel af inspektionerne, nemlig inspektion af 5% af skibe med højrisikoprofil og 10% af andre skibe. De skal dog være særlig opmærksomme på skibe, der ikke ofte anløber havne i Fællesskabet. Medlemsstaterne kan desuden under visse omstændigheder udsætte en inspektion i 15 dage.

For at muliggøre en problemfri gennemførelse af den nye komplekse ordning for havnestatskontrol omfatter den tekst, som Rådet er nået til enighed om, en gennemførelsesperiode på 36 måneder, hvorefter alle medlemsstaterne anvender direktivet fra samme dag.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 25. april 2007 ([8724/07](#), s. 25).

Transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer*

Rådet vedtog¹ en fælles holdning vedrørende et forslag til forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer ([6389/08](#) + [ADD1](#), [8924/08](#) [ADD1](#)).

Den fælles holdning fremsendes til Europa-Parlamentet til andenbehandling som led i den fælles beslutningsprocedure.

Kommissionen fremsendte sit forslag ([6827/06](#)) til Rådet i februar 2006 som led i sin tredje søfartssikkerhedspakke. Formålet med forordningsudkastet er at fastsætte ét sæt EU-regler for søtransportørers og deres passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke. Med henblik herpå indarbejdes Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs som ændret i 2002 i EF-lovgivningen. Forslaget indeholder også flere yderligere krav, især vedrørende erstatning for skade på eller tab af bevægelseshjælpemidler, oplysninger til passagererne forud for rejsen og forskudsbetaling.

¹ Den italienske delegation undlod at stemme.

Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag har Rådets fælles holdning bl.a. ændret bestemmelserne om anvendelsesområdet, forbindelsen mellem forordningen og internationale konventioner om overordnet begrænsning af ansvaret, forskudsbetaling og forordningens overgangsbestemmelse. Den indeholder også de førstebehandlingsændringer fra Europa-Parlamentet, som Rådet kan acceptere.

For så vidt angår anvendelsesområdet har Rådet forkastet Kommissionens forslag om at udvide Athenkonventionens anvendelse til international og indenlands transport ad indre vandveje. Lige som det fremgår af Europa-Parlamentets ændringer, er Rådet også af den opfattelse, at Athenkonventionen vedrører søtransport, og at en udvidelse til transport ad indre vandveje ikke ville være hensigtsmæssig og ikke ville tage tilstrækkeligt hensyn til sektorens særlige forhold. Desuden er det fastsat i Rådets fælles holdning, at for så vidt angår søtransport i én medlemsstat skal forordningen finde anvendelse på skibe i klasse A i henhold til direktiv 98/18/EF, men medlemsstaterne kan beslutte at anvende forordningen på alle indenlandske sørejser.

Forordningen finder anvendelse fra datoen for Athenkonventionens ikrafttrædelse for Fællesskabet.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 25. april 2007 ([8724/07](#), s. 97).

Inspektion af skibe og organisationer der udfører denne*

Rådet vedtog fælles holdninger med henblik på vedtagelse af et direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ([5724/08](#)+[ADD1](#), [8925/08](#) [ADD1](#)) og af en forordning om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe ([5726/08](#)+[ADD1](#)).

De fælles holdninger fremsendes til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandling som led i den fælles beslutningsprocedure.

Kommissionen forelagde sit forslag til et omarbejdet direktiv ([5912/06](#)) for Rådet i februar 2006 som led i sin tredje pakke om sikkerhed til søs. Forslaget tager sigte på i en konsolideret tekst at omarbejde de successive ændringer af direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der inspicerer skibe og udsteder skibscertifikater, de såkaldte anerkendte organisationer. Endvidere er visse bestemmelser i det eksisterende direktiv ændret med henblik på at styrke eller forenkle dem, f.eks. ved at styrke kontrollen med de anerkendte organisationer og reformere ordningen for sanktioner over for dem, der ikke opfylder de fastsatte minimumskriterier.

Det punkt, der hovedsagelig gav anledning til betænkeligheder under drøftelserne i Rådets organer, var, hvilken form den retsakt, som Kommissionen har foreslået, skulle have. På samlingen i november 2007 besluttede Rådet som led i sin politiske enighed at opsplitte Kommissionens oprindelige forslag i to særskilte retsakter: et direktiv og en forordning. Direktivet indeholder de bestemmelser, der er rettet til medlemsstaterne vedrørende deres forbindelser med de organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, mens forordningen indeholder alle bestemmelser vedrørende anerkendelse på fællesskabsniveau, dvs. Kommissionens udstedelse eller tilbagekaldelse af anerkendelsen, de forpligtelser og kriterier, der skal opfyldes af organisationerne, for at de kan opnå Fællesskabets anerkendelse, samt mulige sanktioner over for anerkendte organisationer, der ikke opfylder disse forpligtelser og kriterier.

Med hensyn til udkastet til direktiv nåede Rådet til enighed om næsten alle væsentlige elementer i Kommissionens forslag vedrørende medlemsstaternes forbindelser med organisationer, der har fået overdraget ansvaret for inspektion, syn og certificering af skibe. Det ændrede imidlertid nogle bestemmelser, der findes i en ny forordning, vedrørende Fællesskabets anerkendelse af organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe. De vedrører navnlig følgende områder: anerkendelsens omfang og minimumskriterier for anerkendelse, pålæggelse af bøder over for anerkendte organisationer, harmonisering af de anerkendte organisationers regler og procedurer og gensidig anerkendelse af certifikater udstedt af disse.

Begge tekster indeholder de af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer, der kan accepteres af Rådet.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 25. april 2007 ([8724/07](#), p.5).

ALMINDELIGE ANLIGGENDER

Valget til Europa-Parlamentet i 2009

Rådet noterede sig, at det næste valg til Europa-Parlamentet afholdes den 4.–7. juni 2009.

BESKIKKELSER

Regionsudvalget

Rådet vedtog en afgørelse om beskikkelse af følgende medlemmer for den resterende del af mandatperioden, dvs. indtil den 25. januar 2010:

- Roger KNOX, Member of the Scottish Parliament,
 - Giuseppe MICARELLI, Sindaco del Comune di Capodimonte,
 - John LAHART, Member of Dún Laoghaire–Rathdown County Council,
 - Alfred ALMONT, Conseiller municipal de Schoelcher,
 - Olivier BERTRAND, Conseiller municipal de Saint-Sylvain de Bellegarde.
-