



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447
PR CO 58

PRESSEMEDDELELSE

3196. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Transport

Luxembourg, den 29. oktober 2012

Formand **Efthemios Flourentzou**
Cyperns minister for kommunikation og offentlige arbejder

P R E S S E

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

15491/12

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til en omarbejdning af forordningen fra 1993 om tildeling af **ankomst- og afgangstidspunkter i EU's lufthavne** med kapacitetsproblemer. Med henblik på at optimere tildelingssystemet på baggrund af voksende overbelastning i lufthavnene vil det nye udkast til forordning navnlig gøre det muligt for luftfartsselskaber at sælge og købe slots. Det indfører også en mulighed for at opkræve afgifter for en for sen returnering af ubrugte slots til slotpuljen og fremmer uafhængigheden af og samarbejdet mellem slotkoordinatorerne. Det kompromis, der blev nået på rådssamlingen, gør det muligt for medlemsstaterne at anvende midlertidige begrænsninger for handel med slots i behørigt begrundede tilfælde, men det giver Kommissionen ret til at modsætte sig sådan en afgørelse.

Rådet nåede også til enighed om en generel indstilling til to udkast til direktiver om fastsættelse af dels flagstaters, dels havnestaters ansvar for så vidt angår **håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold**, som Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog i 2006. Målet med konventionen om søfarendes arbejdsforhold er at sikre menneskeværdige arbejds- og leveforhold om bord på skibe samt begrænse social dumping og dermed sikre loyal konkurrence for redere, der overholder reglerne om søfarendes rettigheder.

Rådet nåede til politisk enighed om en ny forordning om **fartskrivere**, der anvendes i forbindelse med vejtransport, og som i alt væsentligt var en bekræftelse af den generelle indstilling, som Rådet nåede til enighed om i juni i år. Det nye udkast til lovgivning, som træder i stedet for forordningen om fartskrivere fra 1985, skal vanskeliggøre svig og mindske den administrative byrde, navnlig ved at indføre en satellitbaseret "intelligent fartskriver" og en række nye lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Rådet gav desuden bemyndigelse til undertegnelse og midlertidig anvendelse af en aftale med Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (**Eurocontrol**) om fastlæggelse af en generel og stabil ramme for forbedret samarbejde. Endelig havde Rådet en debat om en foreslået ajourføring af de fælles regler om periodisk **teknisk kontrol** med motorkøretøjer, som tager sigte på at forbedre trafiksikkerheden og beskyttelsen af miljøet. Resultaterne af debatten vil være retningsgivende for det igangværende arbejde med dette forslag.

Rådet vedtog uden debat et direktiv om oprettelse af et **fælles europæisk jernbaneområde**, som moderniserer de lovgivningsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa, der er indeholdt i de tre direktiver i den første jernbanepakke fra 2001.

INDHOLD¹

DELTAGERE	5
 PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT	
LUFTFART	7
Imødegåelse af overbelastningen i lufthavnene ved ajourføring af reglerne om tildeling af slots	7
Forbedret samarbejde med Eurocontrol	9
SØTRANSPORT	10
Håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold	10
LANDTRANSPORT	12
Forordningen om fartskrivere	12
Nye regler for regelmæssige tekniske kontroller af køretøjer	14
EVENTUELT	16
<i>Ministerkonference om EU's integrerede havpolitik</i>	<i>16</i>
<i>Emissionshandel i luftfartssektoren</i>	<i>16</i>
<i>Luftfartstopmøde om det fælles europæiske luftrum</i>	<i>16</i>
<i>Tilfælde vedrørende kabineluft i luftfartøjer</i>	<i>17</i>
<i>Uformelt møde mellem transport- og telekommunikationsministrene</i>	<i>17</i>
<i>Verdenskongressen om intelligente transportsystemer (ITS)</i>	<i>17</i>
<i>Europæisk trafikikkerhedsdag</i>	<i>18</i>
Forbindelserne mellem EU og Rusland på transportområdet	18

¹

- Når Rådet formelt har vedtaget erklæringer, konklusioner eller resolutioner, angives dette i overskriften for det pågældende punkt, og teksten er sat i anførelstegn.
- 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.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT*TRANSPORT*

- Det fælles europæiske jernbaneområde * 19

HANDELSPOLITIK

- Antidumping - aluminiumsradiatorer - Kina 19

UDENRIGSANLIGGENDER

- Rettigheder for personer med handicap - EU-ramme 20

MILJØ

- Svovlindholdet i skibsbrændstoffer 20
- Udrangerede køretøjer 20

BESKÆFTIGELSE

- Anvendelse i Danmark og Tyskland af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen 21

BESKIKKELSER

- Regionsudvalget 21

RETSAKTER VEDTAGET VED SKRIFTLIG PROCEDURE

- Restriktive foranstaltninger - Republikken Guinea 21

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Olivier BELLE

Stedfortrædende fast repræsentant

Bulgarien:

Kamen KICHEV

Viceminister for transport, informationsteknologi og kommunikation

Den Tjekkiske Republik:

Jiří ŽÁK

Vicetransportminister

Danmark:

Henrik DAM KRISTENSEN

Transportminister

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Forbundsminister for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Estland:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Leo VARADKAR

Transport-, turisme- og sportsminister

Grækenland:

Konstantinos MOUSOULOULIS

Nikolaos STATHOPOULOS

Minister for havspørgsmål
Generalsekretær**Spanien:**

Ana María PASTOR JULIÁN

Carmen LIBRERO

Minister for infrastruktur og transport
Generalsekretær for transport**Frankrig:**

Frédéric CUVILLIER

Viceminister under ministeren for økologi, bæredygtig udvikling og energi, med ansvar for transport, havspørgsmål og fiskeri

Italien:

Mario CIACCIA

Viceminister for infrastruktur og transport

Cypern:

Efthemios FLOURENTZOU

Minister for kommunikation og offentlige arbejder

Letland:

Aivis RŌNIS

Transportminister

Litauen:

Rimvydas VAŠTAKAS

Viceminister for transport og kommunikation

Luxembourg:

Claude WISELER

Michèle EISENBARTH

Minister for bæredygtig udvikling og infrastruktur

Stedfortrædende fast repræsentant

Ungarn:

Olivér VÁRHELYI

Stedfortrædende fast repræsentant

Malta:

Austin GATT

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister

Nederlandene:

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Joop AT SMA

Infrastruktur- og miljøminister

Statssekretær, Ministeriet for Infrastruktur og Miljø

Østrig:

Doris BURES

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Understatssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og Havspørgsmål

Portugal:

Pedro COSTA PEREIRA

Stedfortrædende fast repræsentant

Rumænien:

Valentin PREDA

Statssekretær, Transport- og Infrastrukturministeriet

Slovenien:

Uroš VAJGL

Stedfortrædende fast repræsentant

Slovakiet:

František PALKO

Statssekretær, Ministeriet for Transport, Byggeri og Regionaludvikling

Finland:

Maria RISLAKKI

Stedfortrædende fast repræsentant

Sverige:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Infrastrukturminister

Det Forenede Kongerige:

Stephen HAMMOND

Statssekretær for transport

.....

Kommissionen:

Siim KALLAS

Næstformand

.....

De tiltrædende staters regeringer var repræsenteret således:**Kroatien:**

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister for havspørgsmål, transport og infrastruktur

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

LUFTFART

Imødegåelse af overbelastningen i lufthavnene ved ajourføring af reglerne om tildeling af slots

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til en omarbejdning af forordningen fra 1993 om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i EU's lufthavne ([15442/12](#)). Slottildelingssystemet, som indføres i lufthavne med betydelige kapacitetsproblemer, er et værktøj til at forvalte begrænset kapacitet på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde. Formålet med revisionen er at imødegå den voksende overbelastning i lufthavnene.

Revisionen skal sikre, at slots i overbelastede lufthavne tildeles de luftfartsselskaber, der kan udnytte dem mest økonomisk, og derved sikre den bedst mulige tildeling og brug af kapacitet. Med henblik herpå indføres der en række foranstaltninger:

- Luftfartsselskaberne får mulighed for at sælge og købe slots ("sekundær handel").
- Medlemsstaterne får mulighed for at indføre afgifter over for luftfartsselskaber, der returnerer ubrugte slots til slotpuljen så sent, at de ikke kan tildeles andre.
- Slotkoordinatorernes uafhængighed og samarbejde styrkes, og gennemsigtigheden af tildelingsprocessen forbedres.
- Netforvalteren for det fælles europæiske luftrum knyttes til tildelingsprocessen, så der kan tages højde for virkningen af kapacitetstildelingen i en given lufthavn for hele det europæiske luftrafiknet.

Det væsentligste udestående punkt, som ministrene skulle blive enige om, var luftfartsselskabernes mulighed for at sælge og købe slots. Nogle delegationer anmodede om, at der indføres garantier, da der var betænkeligheder ved den eventuelle negative virkning, som sekundær handel kan have på - mindre økonomisk rentable - regionale flyvninger, eller ved den mulige spekulative brug af handlede slots. Andre delegationer og Kommissionen understregede imidlertid, at det er nødvendigt med ensartet anvendelse af systemet, under henvisning til risikoen for markedsopsplitning. Som et kompromis, som flertallet af delegationerne kunne acceptere, er formandskabets tekst til udkastet til forordning ([15282/12](#)) blevet ændret, så medlemsstaterne kan anvende midlertidige begrænsninger, hvor der er et betydeligt og påviseligt problem med sekundær handel. Sådanne begrænsninger skal være gennemsigtige, ikkediskriminerende og forholdsmæssige, og de skal være begrundede og meddeles til Kommissionen, som har ret til at modsætte sig dem. Medlemsstaterne vil være forpligtet til at efterleve Kommissionens beslutning, som også skal begrundes.

Derudover og stadig inden for rammerne af ordningen for sekundær handel er betingelserne desuden blevet lempet en smule med hensyn til brug af tidsmæssigt omdisponerede slots, som modtages efter en bytning af nyerhvervede slots, hvilket kun er tilladt for at forbedre slottiderne for de berørte tjenester. Der blev opnået enighed om, at sådanne tidsmæssigt omdisponerede slots ikke nødvendigvis skal benyttes i løbet af en hel fartplansæson.

Det kompromis, der blev nået, omfatter også en række ændringer af andre dele af udkastet til forordning:

- Hvis en tilbagetrækning af slots i tilfælde af en overtrædelse er uforholdsmæssig, kan koordinatoren som et alternativ anbefale, at der pålægges sanktioner.
- Bestemmelserne om aflysning af slots på grund af fri- og helligdage er udgået, da de betragtes som overflødige.
- Der blev også foretaget mindre ændringer i bestemmelserne om procedurerne for koordinering i nødsituationer, adgang til koordinatorens database, oplysninger, som luftfartsselskaberne skal indgive, og oplysninger, der skal indgives af koordinatoren til lufthavnens forvaltningsorgan.

Med hensyn til Kommissionens foreslåede ændringer af de nuværende betingelser for i forbindelse med tildeling af slots at give forrang til luftfartsselskaber, som allerede har benyttet de samme slots i tidligere fartplansæsoner ("hidtidigt udnyttede slots"), har drøftelserne i Rådets forberedende organer allerede vist, at et stort flertal af medlemsstaterne er imod disse ændringer. På rådssamlingen gentog Kommissionen sit forslag om at hæve den andel af de tildelte slots, som luftfartsselskaberne mindst skal have udnyttet, fra de nuværende 80 % til 85 % og det antal slots, der mindst skal anmodes om for det samme tidspunkt på den samme ugedag ("slotserier"), fra de nuværende 5 til 15 for sommerfartplansæsonen og 10 for vinterfartplansæsonen. De fleste medlemsstater foretrækker derimod at beholde det nuværende system under henvisning til, at luftfartsselskaberne behøver fleksibilitet, navnlig for at undgå at der flyves med tomme fly udelukkende for at sikre retten til slots. Det vil imidlertid være muligt at øge det mindste antal krævede slots inden for rammerne af lokale retningslinjer.

Forslaget, som blev forelagt af Kommissionen i december 2011 ([18009/11](#)), indgår i en "lufthavns pakke", som også omfatter forslag om groundhandlingsydelser og støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne. Pakken tager fat på to centrale udfordringer: lufthavnskapacitet og servicekvaliteten i lufthavne.

Europa-Parlamentet, hvis godkendelse også er nødvendig for vedtagelsen af forordningen, har endnu ikke fastlagt sin holdning til forslaget.

Forbedret samarbejde med Eurocontrol

Rådet gav bemyndigelse til undertegnelse og midlertidig anvendelse af en aftale med Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) om fastlæggelse af en generel og stabil ramme for forbedret samarbejde ([13792/12](#)).

Aftalen, hvori der opregnes samarbejdsområder og defineres former og mekanismer for samarbejde, bekræfter, at Eurocontrol er EU's tekniske og operationelle gren med hensyn til udvikling og gennemførelse af programmet for det fælles europæiske luftrum, mens EU fungerer som regeludsteder for programmet. Den fastsætter også en ramme for civil-militær samordning af lufttrafikstyring og for paneuropæisk samordning ud over EU's grænser. Den vil desuden gøre det muligt for EU at bidrage til den igangværende reform af Eurocontrols forvaltningsstruktur.

Endvidere tilsigtes det med aftalen at sikre synergivirkninger med og undgå overlappning af arbejdet i Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur (EASA) inden for sikkerhedsrelateret lufttrafikstyring og miljøspørgsmål.

Eurocontrol er en mellemstatslig civil-militær organisation med 39 kontraherende parter fra hele Europa, herunder alle EU-medlemsstaterne bortset fra Estland. Den spiller en central rolle i forbindelse med lufttrafikstyring (ATM) i Europa og står til rådighed med ekspertise og teknisk bistand for EU på dette område. Eurocontrol blev sidste år udpeget til ATM-netadministrator for programmet vedrørende et fælles europæisk luftrum, der skal etablere et sikkert og effektivt lufttrafikstyringssystem på europæisk plan på grundlag af en retlig ramme, der blev vedtaget i 2004 og i 2009.

SØTRANSPORT

Håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling til to udkast til direktiver om fastsættelse af dels flagstaters, dels havnestaters ansvar for så vidt angår **håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold**, som Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog i 2006.

Udkastet til direktiv om **flagstaten** ([14790/12](#)) har til formål at sikre, at medlemsstaterne opfylder deres forpligtelse som flagstater til at kontrollere, at skibe, der fører deres flag, overholder reglerne i direktiv 2009/13, der har indarbejdet en stor del af konventionen om søfarendes arbejdsforhold i EU-retten. Det nye direktiv er nødvendigt, da direktivet fra 2009, der gennemfører en aftale mellem arbejdsmarkedets parter i EU vedrørende konventionen, ikke omhandler håndhævelse.

Arbejdet i Rådets forberedende organer førte til, at Kommissionens forslag ([8241/12](#)) blev ændret, navnlig for at sikre en længere gennemførelsesfrist og give medlemsstaterne mulighed for at anvende et mere fleksibelt overvågningssystem for mindre skibe med en bruttotonnage på under 200, som ikke sejler i international fart.

Slovenien har betænkeligheder med hensyn til det valgte retsgrundlag for direktivet, der ikke er en socialpolitisk bestemmelse fra traktaten, som det var tilfældet med direktivet fra 2009, men en transportbestemmelse, som Kommissionen vurderede var bedre egnet. Derfor undlod delegationen at stemme og afgav en erklæring for at forklare sin holdning ([14790/12 ADD 2](#)).

Udkastet til direktiv, som indeholder dele af håndhævelsesbestemmelserne i konventionen om søfarendes arbejdsforhold, kræver, at flagstater indfører inspektionsmekanismer for at sikre kontrol med overholdelse. Det bestemmer også, at personale med ansvar for denne kontrol skal have den nødvendige faglige kompetence og uafhængighed. Det indeholder tillige bestemmelser om en klageprocedure.

Udkastet til direktiv om **havnestaten** ([13904/12](#)) ændrer direktiv 2009/16 om havnestatskontrol. Ændringerne omfatter især:

- medtagelse af nye dokumenter, der skal kontrolleres, nemlig certifikatet for søfarendes arbejdsstandarder og erklæringen om søfarendes arbejdsstandarder
- udvidelse af inspektionerne til at omfatte andre krav i konventionen om søfarendes arbejdsforhold

- behandling af klager
- medtagelse af alvorlig eller gentagen overtrædelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold som en grund, der berettiger tilbageholdelse af et skib.

Herudover indføres der nye regler om at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser for at tage hensyn til de nye procedurer, der blev indført med Lissabontraktaten, og som er trådt i kraft efter vedtagelsen af 2009-direktivet.

Under drøftelserne i Rådets forberedende organer blev der foretaget nogle ændringer af Kommissionens forslag ([8239/12](#)). Det blev navnlig besluttet at fjerne muligheden for på et hvilket som helst tidspunkt at underkaste skibe, der sejler under en flagstat, der ikke har ratificeret et sæt konventioner, yderligere inspektioner ud over de regelmæssige inspektioner. Desuden er situationen for medlemsstater, der endnu ikke har ratificeret konventionen om søfarendes arbejdsforhold, blevet præciseret, idet præambelen til direktivet specificerer, at de bør gøre deres yderste for at overholde procedurer og praksis i henhold til konventionen. Rådet udvidede desuden listen over konventioner, som kræver, at der gennemføres en havnestatskontrol, med to konventioner, nemlig konventionerne om henholdsvis begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe og civilretligt ansvar for forurening forårsaget af bunkerolie. Dette burde bidrage til yderligere forbedring af miljøbeskyttelsen i EU's havne. Generelt er ordlyden i udkastet til direktiv tilpasset, så den lægger sig tættere op ad konventionens tekst.

ILO's **konvention om søfarendes arbejdsforhold** har til formål at sikre menneskeværdige arbejds- og leveforhold om bord på skibe samt begrænse social dumping og dermed sikre loyal konkurrence for redere, der overholder reglerne om søfarendes rettigheder. Konventionen omhandler spørgsmål såsom minimumskrav for søfarendes arbejde om bord på skibe, beskæftigelsesforhold, opholdsrum, fritidsfaciliteter, kost og forplejning, sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærd og social beskyttelse samt efterlevelse og håndhævelse.

LANDTRANSPORT

Forordningen om fartskrivere

Rådet nåede til politisk enighed om en ny forordning om fartskrivere, der anvendes i forbindelse med vejtransport ([13725/12](#)). Den politiske enighed bekræfter den generelle indstilling, som Rådet nåede til enighed om i juni i år, mens affattelsen af nogle dele er blevet tilpasset en smule for at tage højde for de ændringer, som Europa-Parlamentet har vedtaget i mellemtiden.

En delegation fremhævede imidlertid, at den ikke kunne støtte teksten i udkastet til forordning, da den ønskede en bredere fritagelse for pligten til at bruge fartskriveren for små og mellemstore virksomheder.

Den politiske enighed vil blive formaliseret i form af en førstebehandlingsholdning, når juristlingvisterne har gennemgået teksten. Rådet vil samtidig fortsætte sine uformelle forhandlinger med Europa-Parlamentet for at nå til enighed om en endelig tekst, der kan vedtages i fællesskab af begge institutioner under andenbehandlingen.

Formålet med det nye udkast til lovgivning, som skal træde i stedet for forordningen om fartskrivere fra 1985, er at vanskeliggøre svig og mindske den administrative byrde ved at gøre fuld brug af nye teknologier og indføre en række nye lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Teksten, som Rådet nåede til enighed om, indeholder følgende centrale elementer:

Med hensyn til anvendelse af **teknologi**:

- Den nuværende manuelle registrering af køretøjets position vil blive erstattet af en automatisk registrering via satellitpositionering. For at reducere omkostningerne vil der kun blive anvendt gratis positioneringstjenester.
- Fjernkommunikation fra fartskriveren, der giver grundlæggende oplysninger om overholdelsen af reglerne, vil muliggøre tidlig sporing af eventuel manipulation eller eventuelt misbrug og dermed give kontrolmedarbejderne mulighed for bedre at målrette vejkontrollen og undgå unødvendig kontrol. Medlemsstaterne får dog ikke pligt til at sørge for, at deres kontrolmyndigheder har instrumenter til tidlig fjernsporing af denne art.
- Desuden kan fartskriveren udstyres med en grænseflade, der letter dens integration i intelligente transportsystemer (ITS) på visse betingelser.

Udkastet til forordning indeholder også garantier for beskyttelse af personoplysninger: Registrering af køretøjets position begrænses til den daglige arbejdsperiodes afgangs- og ankomststed, adgangen til data begrænses til kontrolmyndighederne, og der kan kun opnås adgang til personoplysninger via en ekstern ITS-anordning med udtrykkeligt samtykke fra føreren.

Den "intelligente fartskriver", dvs. anvendelsen af den nye satellitbaserede teknologi, bliver obligatorisk 40 måneder efter, at de tekniske specifikationer for den nye fartskriver er fastlagt, dvs. sandsynligvis i 2017 eller 2018.

De **lovgivningsmæssige** ændringer omfatter skærpede krav til værksteder, der installerer og justerer fartskrivere. For at mindske den administrative byrde vil den fritagelse for pligten til at bruge fartskrivere, som medlemsstaterne kan indrømme visse brugere, hovedsagelig små og mellemstore virksomheder, blive udvidet; for disse brugere indfører det nye forordningsudkast fritagelse for så vidt angår transportoperationer inden for en radius af 100 km, idet denne fritagelse hidtil har været begrænset til 50 km i visse tilfælde.

De lovgivningsmæssige foranstaltninger finder anvendelse to år efter forordningens offentliggørelse i EU-Tidende med undtagelse af bestemmelserne om godkendelse og kontrol af værksteder og brugen af førerkort, der finder anvendelse et år tidligere.

Den tekst, som Rådet er nået til enighed om, bibeholder ikke Kommissionens forslag om at integrere en mikrochip med førerkortets funktioner i kørekortet for erhvervschauffører, da et flertal af delegationerne er i tvivl om, hvorvidt fordelene ved en sådan fusion berettiger de omkostninger, det medfører.

Kommissionen har en række betænkeligheder ved teksten, som ændret af Rådet (jf. erklæringen i [13725/12 ADD 1](#)). Ud over fjernelsen af bestemmelsen om fusion af kortene mener den, at datoen for indførelse af "intelligente fartskrivere" ligger for sent, og den er også betænkelig ved muligheden for at udstede førerkort til førere, der har bopæl i de områder af medlemsstaterne, hvor EU's traktater ikke finder anvendelse (dvs. Færøerne og Grønland).

Kommissionen forelagde sit forslag i juli 2011 ([13195/11](#)). Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning til forslaget i juli 2012.

Nye regler for regelmæssige tekniske kontroller af køretøjer

Rådet havde en debat om et forslag til forordning om ajourføring af de fælles regler om obligatorisk periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer ([12786/12](#)). Debatten, som var baseret på et dokument fra formandskabet ([15093/12](#)), handlede om den grad af harmonisering af kontroller med køretøjer, der skal opnås gennem de nye regler, og om listen over køretøjer, der skal kontrolleres regelmæssigt, og hyppigheden af kontrollerne. Formålet med debatten var at give en rettesnor for det igangværende arbejde med Kommissionens forslag i Rådets forberedende organer.

Rådet var generelt positivt indstillet over for Kommissionens initiativ til at harmonisere de fælles regler om kontrol af køretøjer yderligere. Et stort antal ministre mente, at et sådant lovgivningsinitiativ kan yde et nyttigt bidrag til at opfylde målene for større trafiksikkerhed og bedre miljøbeskyttelse.

Mange medlemsstater havde imidlertid betænkeligheder ved den foreslåede lovgivnings retlige form og ville foretrække et direktiv frem for en forordning, idet de mente, at et direktiv, som giver mere plads til at tage hensyn til særlige forhold i medlemsstaterne, vil være mere egnet til at opnå en bedre grad af harmonisering og fyldestgørende gennemførelse. En delegation mente ikke, at et initiativ som Kommissionens er nødvendigt på nuværende tidspunkt, og henviste til de store omkostninger, der er forbundet hermed, og satte spørgsmålstegn ved fordelene, når det gælder trafiksikkerhed.

Et flertal af medlemsstaterne gav udtryk for betænkeligheder ved listen over køretøjer, der skal kontrolleres, mens mange af delegationerne satte spørgsmålstegn ved at udvide kontrollerne til at omfatte to- og trehjulede køretøjer, traktorer eller lette påhængsvogne. Desuden var mange af delegationerne ikke overbevist af forslaget om at øge hyppigheden af kontrollerne.

Formålet med den ajourføring, som Kommissionen har foreslået, er at forbedre trafiksikkerheden og navnlig at bidrage til EU's mål om at halvere antallet af trafikdræbte i 2020. Det sigter også på at forbedre miljøbeskyttelsen ved at nedbringe emissioner fra køretøjer, der skyldes dårlig vedligeholdelse.

Sammenlignet med de nuværende regler i direktivet fra 2009, som fastsatte minimumsstandarder for periodiske tekniske kontroller, foreslår Kommissionen at udvide kontrollerne til at omfatte motorcykler, scootere og lette påhængsvogne (under 3,5 ton) og øge hyppigheden af kontrollerne af ældre køretøjer. Der bør også indføres nye krav til især prøvningsudstyr og prøvningspersonalets færdigheder og uddannelse samt tilsyn med synsvirksomheder.

Som under den nuværende ordning foreskriver forslaget, at biler skal kontrolleres første gang senest fire år efter datoen for den første registrering og gennemgå endnu et syn senest to år efter. De efterfølgende syn skal imidlertid gennemføres hvert år i stedet for hvert andet. Denne revision anses som nødvendig, da data viser, at antallet af alvorlige ulykker pga. tekniske fejl øges betydeligt efter fem år. Køretøjer med et højt kilometertal, nemlig 160 000 km, ved den første regelmæssige tekniske kontrol skal gennemgå årlige syn af sikkerhedsmæssige årsager. De samme intervaller skal gælde for motorcykler og scootere. Det anses for nødvendigt at lade denne kategori af køretøjer omfatte af synsordningen, da motorcyklister er den gruppe af trafikanter, der løber den største sikkerhedsrisiko.

Den foreslåede forordning, som Kommissionen forelagde i juli 2012, er en del af en "køretøjssikkerhedspakke", som også indeholder forslag til forordninger om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer ([12809/12](#)) og om registreringsdokumenter for motorkøretøjer ([12803/12](#)).

EVENTUELT**Ministerkonference om EU's integrerede havpolitik**

Formandskabet briefede ministrene om den uformelle ministerkonference om EU's integrerede havpolitik, som fandt sted i Limassol (Cypern) den 7. og 8. oktober. Drøftelserne på konferencen fokuserede på fastlæggelse af de havaktiviteter og maritime aktiviteter, der betragtes som afgørende drivkræfter for vækst og job, og på de støtteforanstaltninger, der skal træffes i EU og på nationalt niveau og den fremtidige udvikling af den integrerede havpolitik. Konferencen vedtog Limassol-erklæringen, som fremmer en havdagsorden og en maritim dagsorden til støtte for Europa 2020-strategien ([14792/12](#)). Vedtagelsen af erklæringen falder sammen med offentliggørelsen af Kommissionens meddelelse om initiativet Blå vækst, som udgjorde konferencens primære støtte-dokument ([13908/12](#)).

Emissionshandel i luftfartssektoren

Kommissionen underrettede ministrene om Unionens forberedelse af mødet i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), der finder sted fra den 29. oktober til den 16. november i Montreal, hvor spørgsmålet om foranstaltninger til håndtering af drivhusgasemissionerne fra international luftfart vil blive drøftet ([15449/12](#)). EU mener, at en global ramme for markedsbaserede foranstaltninger, som bygger på princippet om ikkediskrimination, er den bedste vej fremad. Hvis der kan opnås enighed om sådan en ramme inden for en overskuelig fremtid, kan EU ved hjælp af fleksibiliteten i emissionshandelslovgivningen tage hensyn til globale strategier uden at forringe målsætningerne for sit eget emissionshandelssystem (ETS).

Kommissionen orienterede også ministrene om den seneste udvikling med hensyn til modstand fra lande uden for EU mod anvendelsen af EU ETS for deres luftfartsselskaber.

Luftfartstopmøde om det fælles europæiske luftrum

Formandskabet underrettede Rådet om luftfartstopmødet, som blev afholdt i fællesskab af det cypriotiske formandskab og Europa-Kommissionen i Limassol den 11. og 12. oktober, hvor fremskridtet med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og de næste skridt, der skal tages, blev drøftet ([15010/12](#)). Debatten koncentrerede sig om fire spørgsmål: præstationsordningen for lufttrafikstyring, de funktionelle luftrumsblokke, SESAR-programmet (forskning i lufttrafikstyring i det fælles luftrum), der er luftrumets teknologiske søjle, og en ajourføring af den lovgivningsmæssige ramme for det fælles europæiske luftrum, som skal forelægges af Kommissionen. Det blev på konferencen understreget, at det er nødvendigt med en ny indsats for at færdiggøre alle dele af det fælles europæiske luftrum.

Tilfælde vedrørende kabineluft i luftfartøjer

Den tyske delegation udtrykte betænkeligheder ved det stigende antal af tilfælde med forurenede kabineluft, især olielugt, i luftfartøjer ([15117/12](#)). Den mener, at denne sag bør håndteres på EU-niveau, og opfordrede derfor Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) til at handle.

Kommissionen anførte, at nyere undersøgelser ikke har fundet bevis for, at sådanne tilfælde er et reelt sikkerhedsproblem, men at den vil fortsætte med at følge denne sag.

Uformelt møde mellem transport- og telekommunikationsministrene

Formandskabet briefede Rådet om resultaterne af det uformelle møde mellem transport- og telekommunikationsministrene, som fandt sted i Nicosia den 17. juli ([12750/12](#)). På mødet drøftede ministrene, hvordan to centrale EU-politikker, den digitale dagsorden for Europa og EU's transportpolitik, bedst kan integreres. Målet er at gøre fuld brug af indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS) for at bidrage til en mere sikker og effektiv bevægelighed for personer og varer via transportnettene. De centrale emner, der blev fremhævet, var åbningen af offentlige dataressourcer og udviklingen af ITS til imødegåelse af multimodale udfordringer, eksempelvis i forbindelse med rejseplanlæggere og integrerede billetsystemer.

Formandskabets konklusioner med hensyn til resultaterne af det uformelle møde blev også fremlagt på ITS-verdenskongressen i oktober i Wien.

Verdenskongressen om intelligente transportsystemer (ITS)

Den østrigske delegation underrettede Rådet om resultaterne af den rundbordsdrøftelse på ministerplan, der blev afholdt inden for rammerne af den 19. ITS-verdenskongres, som fandt sted i Wien fra den 22. til den 26. oktober og omhandlede de seneste tendenser og politikker inden for intelligente transportsystemer. Den internationale rundbordsdrøftelse, som fandt sted på kongressens første dag, koncentrerede sig om eksempler på bedste praksis samt behov og udfordringer i forbindelse med udvikling og gennemførelse af ITS. Den blev afrundet med en fælles erklæring om en fælles tilgang til mere sikre, effektive og miljøvenlige transportsystemer og styrket politisk tilsagn om at integrere intelligente transportsystemer i de nationale transportpolitikker ([15397/12](#)).

Europæisk trafikikkerhedsdag

Formandskabet og Kommissionen underrettede ministrene om den fjerde europæiske trafikikkerhedsdag, som blev afholdt i Nicosia den 25. juli med det formål at øge unges bevidsthed om trafikikkerhed ([14844/12](#) og [15159/12](#)). Konferencen omfattede workshopper vedrørende betydningen af uddannelse, styrket håndhævelse gennem opbygning af gensidig respekt mellem politiet og de unge samt risikobetonet adfærd, herunder indtag af alkohol eller narkotika og kørsel med for høj fart.

Forbindelserne mellem EU og Rusland på transportområdet

Kommissionen orienterede Rådet om det stigende antal problemer i forbindelserne med Rusland inden for luftfarts-, vejtransport- og jernbanesektoren ([14838/12](#)). Problemerne drejer sig navnlig om takster for overflyvning af Sibirien og forskelsbehandling i forbindelse med vejafgifter og takster for jernbanefragt. Kommissionen bad medlemsstaterne om at imødegå denne situation i fællesskab.

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT

TRANSPORT

Det fælles europæiske jernbaneområde *

Rådet vedtog¹ et direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (direktiv: [44/12](#), erklæringer: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)) efter Europa-Parlamentets godkendelse af det kompromis, der blev nået under forhandlingerne mellem de to institutioner.

Udkastet til direktiv er en omarbejdning af tre direktiver i den første jernbanepakke fra 2001, som indførte en gradvis åbning af jernbanesektoren for konkurrence på europæisk plan. Formålet med omarbejdningen er at forenkle, præcisere og modernisere de lovgivningsmæssige rammer for jernbanesektoren i Europa og dermed øge konkurrencen, styrke markedsovervågningen og forbedre betingelserne for investeringer i sektoren.

Yderligere oplysninger findes i pressemeddelelsen om den enighed, der blev nået mellem Rådet og Europa-Parlamentet i juni ([11543/12](#)).

HANDELSPOLITIK

Antidumping - aluminiumsradiatorer - Kina

Rådet vedtog en forordning om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af aluminiumsradiatorer med oprindelse i Kina ([14704/12](#)).

¹ Østrig, Tyskland og Luxembourg stemte imod, mens Estland, Polen og Slovakiet undlod at stemme.

UDENRIGSANLIGGENDER

Rettigheder for personer med handicap - EU-ramme

Rådet har opstillet en EU-ramme for at fremme, beskytte og overvåge gennemførelsen af FN's konvention om rettigheder for personer med handicap. Denne EU-ramme er et supplement til de nationale rammer og mekanismer og vedrører gennemførelsen af konventionen på to områder: EU-lovgivning og -politik og EU-institutionernes administrationer, for eksempel over for de ansatte og i forbindelse med de ansattes kontakter med borgerne og offentligheden.

MILJØ

Svovlindholdet i skibsbrændstoffer

Rådet vedtog et direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer ([PE-CONS 31/12](#)).

Emissioner fra skibsfart, som skyldes forbrænding af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed, og som bidrager til forsuring. Direktivet tager derfor sigte på at reducere disse emissioner betragteligt og sikre et højt niveau af beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet ved at gøre Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) regler om standarder for skibsbrændstoffer obligatoriske i EU og derved ændre direktiv 1999/32/EF.

Yderligere oplysninger findes i pressemeddelelse [15177/12](#).

Udrangerede køretøjer

Rådet besluttede, at det ikke ville modsætte sig vedtagelsen af Kommissionens direktiv om ændring af bilag II til direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer ([13992/12](#)).

Kommissionens retsakt er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol. Dette betyder, at Kommissionen, nu hvor Rådet har givet sin tilslutning, kan vedtage afgørelsen, medmindre Europa-Parlamentet modsætter sig vedtagelsen.

BESKÆFTIGELSE

Anvendelse i Danmark og Tyskland af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen

Rådet vedtog to afgørelser om anvendelse af i alt 12,8 mio. EUR fra Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) til støtte til arbejdstagere, der er blevet afskediget i Danmark og Tyskland.

7,5 mio. EUR øremærkes til afskedigede arbejdstagere fra den store danske vindmølleproducent, Vestas Group, som har tabt vigtige markedsandele som følge af den stigende konkurrence fra ikke-EU-lande med lavere omkostninger. Yderligere 5,4 mio. EUR stilles til rådighed for arbejdstagere, der er blevet afskediget i den tyske virksomhed manroland, der producerer trykkemaskiner. Virksomheden har ligesom Vestas Group mistet en betydelig markedsandel og har oplevet et kraftigt fald i salget som følge af den stigende konkurrence fra ikke-EU-lande med lavere omkostninger.

BESKIKKELSER

Regionsudvalget

Rådet beskikkede Spyridon SPYRIDON (Grækenland) ([15140/12](#)) og Patricia FERGUSON, Paul WATSON og Trevor CUMMINGS (Det Forenede Kongerige) ([15137/12](#)) som medlemmer af Regionsudvalget for den resterende del af mandatperioden, dvs. indtil den 25. januar 2015.

RETSAKTER VEDTAGET VED SKRIFTLIG PROCEDURE

Restriktive foranstaltninger - Republikken Guinea

Rådet forlængede ved en skriftlig procedure, der blev afsluttet den 26. oktober, de restriktive foranstaltninger over for Republikken Guinea indtil den 27. oktober 2013. Det ændrede samtidig våbenembargoen, således at medlemsstaterne under visse betingelser får mulighed for at tillade eksport af sprængstoffer, der udelukkende er til brug inden for minedrift og infrastrukturinvesteringer.