



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**



10850/09 (Presse 169)

(OR. en)

PRESSEMEDDELELSE

2949. samling i Rådet

Transport, telekommunikation og energi

Luxembourg, den 11.-12. juni 2009

Formand

Gustáv Slamečka

Transportminister

Vladimír Tošovský

Industri- og handelsminister

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>

10850/09 (Presse 169)

1
DA

De vigtigste resultater af Rådets samling

Rådet bemyndigede Kommissionen til at indlede forhandlinger med **Georgien** om en samlet **lufttrafikaftale**.

Rådet nåede til politisk enighed om et udkast til forordning om et **europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport**.

Det vedtog også konklusioner om Kommissionens grønbog om **TEN-T - en gennemgang af politikken**.

Rådet nåede til politisk enighed om et direktiv om forpligtelse for medlemsstaterne til at opretholde **minimumslagre af mineralolie eller mineralolieprodukter**. Rådet vil vedtage teksten formelt uden debat på en kommende samling efter jurist-lingvist-gennemgangen.

Endvidere vedtog Rådet uden forhandling en revideret forordning om **Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen**, efter at der er opnået enighed med Europa-Parlamentet under førstebehandlingen.

INDHOLD¹

| | |
|------------------------|----------|
| DELTAGERE | 5 |
|------------------------|----------|

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

| | |
|--|----|
| TRANSPORT | 7 |
| Lufttrafikaftale med Georgien | 7 |
| Et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport..... | 8 |
| Buspassagerers rettigheder | 10 |
| Europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation..... | 12 |
| Intelligente transportsystemer..... | 13 |
| Grønbog om TEN-T: en gennemgang af politikken – <i>Rådets konklusioner</i> | 14 |
| TELEKOMMUNIKATION | 20 |
| Europæisk net- og informationssikkerhedspolitik | 20 |
| ENERGI | 21 |
| Olielagre | 21 |
| Energieffektivitetspakken..... | 23 |
| Internationale forbindelser på energiområdet..... | 25 |
| EVENTUEL T | 26 |
| DRØFTELSE I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING..... | 29 |

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT*TRANSPORT*

| | |
|--|----|
| – Kørekort - Forskriftsprocedure med kontrol | 30 |
|--|----|

- 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.

DEN EUROPÆISKE SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

- Irak – EU's integrerede retsstatsmission30

HANDELSPOLITIK

- Antidumping31
- Beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab31

SOCIALE ANLIGGENDER

- Rådet styrker Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen for at imødegå krisen32

DELTAGERE

Medlemsstaternes regeringer og Europa-Kommissionen var repræsenteret således:

Belgien:

Paul MAGNETTE
Etienne SCHOUPPE

Klima- og energiminister
Statssekretær for mobilitet under premierministeren

Bulgarien:

Valentin IVANOV
Krasimira MARTINOVA

Viceminister for økonomi og energi
Vicetransportminister

Den Tjekkiske Republik:

Gustáv SLAMEČKA
Vladimír TOŠOVSKÝ
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ
Pavel ŠKVÁRA
Tomáš HÜNER

Transportminister
Industri- og handelsminister
Viceindenrigsminister med ansvar for Europaspørgsmål
Vicetransportminister
Viceindustri- og vicehandelsminister, Energiafdelingen

Danmark:

Connie HEDEGAARD
Lars BARFOED

Klima- og energiminister
Transportminister

Tyskland:

Jochen HOMANN

Engelbert LÜTKE DALDRUP

Statssekretær, Forbundsministeriet for Økonomi og
Teknologi
Statssekretær, Forbundsministeriet for Transport,
Anlægsarbejder og Byudvikling

Estonia:

Juhan PARTS

Økonomi- og kommunikationsminister

Irland:

Eamon RYAN

Minister for kommunikation, energi og naturressourcer

Grækenland:

Kostis HATZIDAKIS

Udviklingsminister

Spanien:

Concepción GUTIÉRREZ DEL CASTILLO
Pedro Luis MARÍN URIBE

Statssekretær for transport
Statssekretær for energi

Frankrig:

Jean-Louis BORLOO

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Ministre d'État, minister for økologi, energi, bæredygtig
udvikling og fysisk planlægning
Statssekretær med ansvar for fremtidsplanlægning og
udvikling af den digitale økonomi

Italien:

Claudio SCAJOLA
Altero MATTEOLI

Minister for økonomisk udvikling
Infrastruktur- og transportminister

Cypern:

Antonis PASCHALIDES

Minister for handel, industri og turisme

Letland:

Arturs BERGHOLCS

Statssekretær, Transport- og kommunikationsministeriet

Litauen:

Arvydas SEKMOKAS
Arunas STARAS

Energiminister
Viceminister for transport og kommunikation

Luxembourg:

Jeannot KRECKÉ

Lucien LUX

Ungarn:

Lajos CSEPI

Malta:

Austin GATT

George PULLICINO

Nederlandene:

Camiel EURLINGS

Maria van der HOEVEN

Østrig:

Doris BURES

Reinhold MITTERLEHNER

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Marcin KOROLEC

Portugal:

Ana Paula ZACARIAS

Rumænien:

Adriean VIDEANU

Eusebiu PISTRU POPA

Marius FECIORU

Slovenien:

Matej LAHOVNIK

Patrik VLAČIČ

Jozsef GYÖRKÖS

Slovakiet:

Lubomír JAHNÁTEK

Milan MOJŠ

Finland:

Anu VEHVILÄINEN

Suvi LINDÉN

Sverige:

Maud OLOFSSON

Åsa TORSTENSSON

Det Forenede Kongerige:

Sadiq KHAN

Minister for økonomi og udenrigshandel samt
sportsminister
Miljøminister og transportminister

Statssekretær (med særligt ansvarsområde), Transport-,
Telekommunikations- og Energiministeriet

Infrastruktur-, transport- og kommunikationsminister
Minister for ressourcer og landdistriktspørgsmål

Minister for transport, offentlige arbejder og
vandforvaltning
Økonomiminister

Forbundsminister for transport, innovation og teknologi
Forbundsminister for økonomi samt familie- og
ungdomsspørgsmål

Understatssekretær, Infrastrukturministeriet
Understatssekretær, Økonomiministeriet

Stedfortrædende fast repræsentant

Økonomiminister
Statssekretær, Transport- og Infrastrukturministeriet
Statssekretær, Ministeriet for Kommunikations- og
Informationsteknologi

Økonomiminister
Transportminister
Statssekretær, Ministeriet for Videregående Uddannelser,
Videnskab og Teknologi

Økonomiminister
Statssekretær, Ministeriet for Transport, Postvæsen og
Telekommunikation

Transportminister
Kommunikationsminister

Erhvervsminister, vicestatsminister
Infrastrukturminister

Statssekretær, Ministeriet for Lokalsamfund og
Lokalforvaltning

Kommissionen:

Antonio TAJANI

Viviane REDING

Andris PIEBALGS

Næstformand

Medlem

Medlem

PUNKTER BEHANDLET VED DEBAT

TRANSPORT

Luftrafikaf tale med Georgien

Rådet vedtog en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med Georgien om en samlet luftrafikaf tale.

Kommissionen anmodede om dette mandat i januar 2009. Aftalen sigter mod gensidigt at åbne de respektive markeder, hvor luftfartsselskaber frit kan levere deres tjenester på grundlag af kommercielle principper og konkurrere på fair og lige vilkår.

Aftalen er i overensstemmelse med de konklusioner, som Rådet vedtog i 2005 om en dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande (*EUT C 173 af 13.7.2005, s. 1*), hvori det med tilfredshed noterede sig de hurtige fremskridt med hensyn til at udvikle et større fælles europæisk luftfartsområde inden 2010 med inddragelse af EU's nabolande. Det mandat, der blev vedtaget i dag, er endvidere i overensstemmelse med partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem EU og Georgien og følger konklusionerne fra det ekstraordinære møde i Det Europæiske Råd i september 2008 ([12594/2/08](#)) om at styrke forbindelserne med Georgien og bl.a. indføre et fuldt og omfattende frihandelsområde, så snart betingelserne herfor er til stede.

Et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

Rådet nåede under en offentlig forhandling til politisk enighed om et udkast til forordning, der fastsætter regler for etableringen og organiseringen af internationale jernbanekorridorer med henblik på konkurrencebaseret godstransport (10678/09 som ændret af ministrene).

Rådet vil på grundlag af den politiske enighed udarbejde sin fælles holdning, som vil blive sendt til Europa-Parlamentet med henblik på andenbehandling efter den fælles beslutningsprocedure.

Dette forslag sigter mod at skabe et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af internationale korridorer, som giver operatørerne en effektiv godstransportinfrastruktur af høj kvalitet. Som et resultat heraf skulle jernbaneoperatørerne kunne tilbyde effektiv service af høj kvalitet og være mere konkurrencedygtige på godstransportmarkedet. Med henblik herpå indeholder forslaget regler for oprettelse og ændring af godstogskorridorer, deres organisering og styring og foranstaltninger til gennemførelse af godstogskorridorer, investeringsplanlægning og kapacitets- og trafikstyring.

Den tekst, som ministrene nåede til enighed om, bygger på formandskabets kompromisforslag. Medlemsstaterne vil senest tre år eller undtagelsesvist fire år efter forordningens ikrafttræden etablere de første godstogskorridorer i overensstemmelse med den liste over hovedruter, der findes i bilaget til udkastet til forordning. Endvidere skal de medlemsstater, der ikke er anført på listen, deltage i etableringen af mindst én korridor, og endelig skal medlemsstaterne efter anmodning fra en medlemsstat deltage i etableringen af en korridor eller forlængelsen af en eksisterende korridor for at sikre, at en nabomedlemsstat kan opfylde sin forpligtelse til at etablere mindst én godstogskorridor.

For at tage hensyn til nogle medlemsstaters betænkeligheder med hensyn til den mulige negative indvirkning, som kapacitetsreservationen for godstog kan have på personbefordringen, og samtidig sikre prioritet for godstog, der kører i godstogskorridorerne, opretholder den tekst, der blev opnået enighed om, de specifikke foranstaltninger vedrørende kapacitetstildeling og sikrer samtidig, at andre transporttypers kapacitetsbehov anerkendes.

Sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag, der gav andre ansøgere end jernbanevirksomheder ret til at ansøge om kanaler til godstransport, når disse strækker sig over en eller flere dele af godstogskorridoren, indeholder den tekst, som ministrene nåede til enighed om, ikke denne bestemmelse. Det vil imidlertid fortsat være muligt for andre ansøgere end jernbanevirksomheder at ansøge om infrastruktur for visse dele af kanalerne, hvis disse kanaler ligger i medlemsstater, hvor sådanne ansøgninger ifølge den nationale lovgivning kan accepteres.

Forordningen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i EU-Tidende. Den finder ikke anvendelse på Cypern og Malta.

Kommissionen forelagde sit forslag i december 2008 ([17324/08](#)). Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i april 2009 ([8901/09](#)).

Busspassagerers rettigheder

Under en offentlig forhandling noterede Rådet sig formandskabets fremskridtsrapport ([10301/09](#)) om et udkast til forordning om busspassagerers rettigheder. Det havde endvidere en orienterende debat om dette forslags anvendelsesområde på grundlag af tre valgmuligheder som foreslået af formandskabet.

Under debatten bekræftede alle medlemsstater, at de går ind for at styrke busspassagerers rettigheder i almindelighed og i særdeleshed for at gøre det lettere for handicappede og bevægelseshæmmede at rejse.

Et meget stort flertal af medlemsstaterne pointerede dog, at anvendelsesområdet efter deres opfattelse ikke i tilstrækkelig grad er tilpasset de særlige forhold i bustransportsektoren og skal præciseres og justeres.

Med hensyn til den første valgmulighed (begrænset anvendelsesområde uden yderligere undtagelser) går et klart flertal af delegationerne ind for denne valgmulighed og finder, at anvendelsesområdet for den foreslåede forordning bør begrænses til indenlandsk langdistancebuskørsel og international bustransporttjeneste ad faste ruter, idet man holder sig for øje, at det er nødvendigt at vedtage bestemmelser, der er afpasset og praktisk anvendelige for busselskaberne.

Med hensyn til den anden valgmulighed (åbent anvendelsesområde med mulighed for undtagelser) finder nogle delegationer, at en sådan valgmulighed er værd at undersøge: dette vil sikre, at alle passagerer garanteres grundlæggende rettigheder på udvalgte områder, samtidig med at der gives plads til eventuelle nationale tilpasninger og undtagelser under hensyn til nærhedsprincippet på lokaltransportområdet.

Med hensyn til den tredje valgmulighed (bredt anvendelsesområde med graduerede bestemmelser) kunne denne kun støttes af to eller tre delegationer. Denne valgmulighed synes at være for restriktiv og mangler den nødvendige fleksibilitet til at kunne anvendes effektivt i hele bustransportsektoren.

Rådet opfordrede de kompetente organer til at fortsætte gennemgangen af forslaget med henblik på at gøre betydelige fremskridt under det kommende svenske formandskab.

Den foreslåede forordning indgår i EU's generelle politik med henblik på at sikre, at passagerer behandles ens uanset den transportmåde, som de har valgt. Der er allerede vedtaget lignende lovgivning inden for lufttransport og jernbanetransport, og der er også fremsat lovgivningsforslag vedrørende sørejser og rejser på indre vandveje.

Med hensyn til passagerernes rettigheder generelt skaber den foreslåede forordning yderligere retsbeskyttelse for alle ved passagerer ved død eller tilskadekomst og bortkomst eller beskadigelse af bagage. Den fastsætter også forpligtelser for busselskaber i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, en effektiv klagebehandling og retsmidler, information til passagerer og andre initiativer med henblik på at styrke passagerernes rettigheder. Udkastet til forordning fastsætter endvidere regler for information af og assistance til handicappede og bevægelseshæmmede.

Kommissionen forelagde sit forslag i december 2008 ([16933/08](#)). Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i maj 2009 ([8897/09](#)).

Europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation

Rådet noterede sig formandskabets fremskridtsrapport ([10312/09](#)) om et udkast til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation.

Formålet med forslaget er at bringe bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1321/2004 (*EUT L 246 af 20.7.2004, s. 1*) i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 683/2008 (*EUT L 194 af 24.7.2008, s.1*) om den videre gennemførelse af disse programmer som følge af de substansændringer, som sidstnævnte forordning indebærer for Galileoprogrammernes finansielle og styringsmæssige forhold og indkøbsprocedurer.

Ved forordning (EF) nr. 1321/2004 som ændret ved forordning (EF) nr. 1942/2006 blev der oprettet et fællesskabsagentur benævnt Den Europæiske GNSS-Tilsynsmyndighed. Agenturets oprindelige rolle og opgaver blev fastlagt med henblik på de behov, der ville opstå i forbindelse med planen om at indgå koncessionsaftaler om forvaltningen og finansieringen af programmet Galileos etablerings- og ibrugtagningsfase. Denne plan blev opgivet i 2007, og forvaltningen og finansieringen af programmets etableringsfase vil ikke overgå til den private sektor.

De nye rammer for den offentlige forvaltning og finansiering af programmerne Galileo og Egnos blev fastlagt ved forordning (EF) nr. 683/2008. Den knæsetter princippet om en klar fordeling af beføjelser mellem Fællesskabet, repræsenteret ved Kommissionen, tilsynsmyndigheden og Den Europæiske Rumorganisation, giver Kommissionen ansvaret for forvaltningen af programmerne og præciserer de opgaver, der på det tidspunkt blev pålagt organisationen.

Under gennemgangen af forslaget i gruppen støttede alle delegationer formålet med forslaget og erkendte, at det er nødvendigt at se på uoverensstemmelserne mellem de to forordninger så hurtigt som muligt. Dette udkast til forordning giver imidlertid anledning til visse betænkeligheder, der hovedsagelig vedrører sikkerhedsforhold. Arbejdet med denne sag vil fortsætte under det svenske formandskab og navnlig fokusere på følgende spørgsmål: formål og opgaver for Udvalget for Sikkerhedsgodkendelse, Kommissionens stemmerettigheder i bestyrelsen og Europa-Parlamentets deltagelse.

Kommissionen forelagde sit forslag i marts 2009 ([6257/09](#)).

Intelligente transportsystemer

Under en offentlig forhandling noterede Rådet sig formandskabets fremskridtsrapport om et udkast til direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS)¹ på vejtransportområdet ([10012/09](#)).

Rådet opfordrede de kompetente organer til at fortsætte gennemgangen af dette forslag med henblik på at nå til politisk enighed inden udgangen af 2009.

Formålet med dette forslag er at skabe betingelser for og indføre mekanismer til at fremme indførelsen af ITS-applikationer og -tjenester i forbindelse med vejtransport og deres grænseflader med andre transportmåder for at understøtte en mere effektiv, mere miljøvenlig, sikrere og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer i EU. Med henblik på dette skal udvalgsproceduren (forskriftsproceduren med kontrol) ifølge forslaget anvendes på fælles og lovligt bindende specifikationer med henblik på fastlæggelse af detaljerede bestemmelser og procedurer for ibrugtagningen af ITS i hele EU.

Rådets gruppe har gennemgået dette forslag og den hertil knyttede handlingsplan på flere møder. Alle delegationer støtter formålet med forslaget, men et flertal af delegationerne er dog tøvende med hensyn til at anvende udvalgsproceduren på alle aktioner, sådan som det foreslås i Kommissionens forslag. På samlingen i marts vedtog TTE-Rådet konklusioner om handlingsplanen ([8005/09](#) + [8005/09 COR 1](#)). Det uformelle transportministermøde i april 2009 i Litoměřice vedrørte også ITS og bidrog til at klarlægge medlemsstaternes holdninger ([8177/09](#)).

Kommissionen forelagde sit forslag i december 2008 ([17564/08](#)). Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse i april 2009 ([8899/09](#)).

¹ "Intelligente transportsystemer" betyder, at man anvender informations- og kommunikationsteknologi på transport. Disse applikationer udvikles for forskellige transportformer og for interaktionen mellem dem.

Grønbog om TEN-T: en gennemgang af politikken – Rådets konklusioner

Rådet vedtog følgende konklusioner om Kommissionens grønnebog: på vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik:

"RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

- traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 154, 155 og 156,
- Kommissionens hvidbog om transportpolitik af 12. september 2001 med titlen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg" og dens midtvejsevaluering af 22. juni 2006,
- Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, der blev revideret i 2004, senest ændret ved Rådets forordning 1791/2006/EF af 20. november 2006 (i det følgende benævnt "TEN-retningslinjerne"),
- Kommissionens grønnebog om TEN-T: en gennemgang af politikken på vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik af 4. februar 2009,
- Europa-Parlamentets beslutning af 22. april 2009 om grønningen om TEN-T-politikens fremtid,

SOM TAGER FØLGENDE I BETRAGTNING:

- TEN-T-politikken blev fastlagt i 1996 for en Europæisk Union med 15 medlemsstater med det hovedformål at sammenkoble deres nationale transportinfrastrukturnet for at lette det indre marked og social og økonomisk samhørighed, herunder tilkøbe øer og randområder, for at sikre adgang til disse net og for at forbinde EU's net med tredjelande;
- selv om disse formål stadig har gyldighed, har EU's nye område, der er resultatet af udvidelserne af Den Europæiske Union i 2004 og 2007, nødvendiggjort justeringer navnlig af rammerne for TEN-T-planlægningen, der går ud over revisionen af retningslinjerne i 2004;
- nye politiske og økonomiske vilkår (såsom klimamålene, Europas voksende internationale rolle, Lissabondagsordenen og den seneste indsats for økonomisk genopretning og bæredygtig udvikling) har også gjort det påkrævet at revidere TEN-T-politikken;
- TEN-T og den fælles transportpolitik, navnlig begrebet samordnet modalitet, skal integreres bedre, så TEN-T bliver et virkeligt grundlag for effektive, bæredygtige og sikre transporttjenester af høj kvalitet i alle de forskellige transportsektorer;
- den fremtidige TEN-T-politik skal bygge på de positive resultater af den tidligere politikindsats og skal videreføre indsatsen for at gennemføre allerede besluttede foranstaltninger (især gennemførelsen af de prioriterede projekter);
- for at imødekomme fremtidige krav kræver TEN-T-politikken en styrkelse af den europæiske dimension på netplanlægningsniveauet og mere effektive fællesskabsinstrumenter til gennemførelse af TEN-T;
- fællesskabsindsatsen bør koordineres og koncentrereres om de indsatsområder, der har en europæisk merværdi, idet der tages hensyn til fordelene for Den Europæiske Union på grundlag af gennemsigtige kriterier;

- transport, som i øjeblikket er blandt de sektorer, der bidrager mest til Fællesskabets drivhusgasemissioner, gør en række foranstaltninger til reduktion af CO₂-emissioner påkrævet; et optimalt integreret og sammenkoblet europæisk transportnet er en afgørende betingelse for at nå disse mål;
 - rammerne for den nationale transportinfrastruktur skal afspejle TEN-T-planlægningen, og der skal tilstræbes sammenhæng mellem TEN-T-planlægningsambitioner og TEN-T-gennemførelseskapaciteter. Når afgørelsen om nettet er blevet truffet, skal medlemsstaterne og andre projektledere samt Kommissionen koncentrere og fokusere deres indsats på bedst mulig anvendelse af de forskellige fællesskabsinstrumenter for at lette gennemførelsen af projekter af fælles interesse,
- 1) UDTRYKKER TILFREDSHED MED Kommissionens grønbog af 4. februar 2009 om den fremtidige TEN-T-politik og en bred gennemgang, der bygger på de indvundne erfaringer og hidtil opnåede resultater, uden at dette berører de fremtidige drøftelser om de finansielle overslag;
 - 2) BEKRÆFTER behovet for fortsat at investere i transportinfrastruktur for at sikre virkelig udvikling af TEN-T inden for alle transportformer som grundlag for det indre marked og konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i EU og EU's forbindelse med nabolandene, med fokus på den "europæiske merværdi" og med hensyntagen til bl.a. miljømæssige målsætninger ved fastlæggelsen af den fremtidige TEN-T-politik;
 - 3) OPFORDRER Kommissionen til at sikre kontinuitet med den eksisterende ramme, især færdiggørelse af de prioriterede projekter, og samtidig være åben over for nye tilgange som reaktion på fremtidige politiske, økonomiske, miljømæssige og teknologiske udfordringer og muligheder;

- 4) UNDERSTREGER, at ikke bare de store transnationale trafikstrømme er et vigtigt kriterium for planlægningen af TEN-T, men at økonomisk, social og territorial samhørighed og adgang til TEN-T også er af afgørende betydning og i vid udstrækning tages i betragtning med det primære net i det nuværende TEN-T; GÅR derfor og som følge af dets betydning som referencegrundlag for lovgivningen på en række områder i transportsektoren IND FOR, at dette primære net bevares; fællesskabsfinansiering som omhandlet i punkt 11 skal fortsat være til rådighed for det primære TEN-T net, uden at dette dog foregriber de fremtidige finansielle overslag;
- 5) ER, uden at dette foregriber det endelige resultat af revisionen af TEN-T-retningslinjerne, ENIGT I, at alle nuværende prioriterede TEN-T-projekter bør være en integreret del af et sammenhængende prioriteret net, som samler den infrastruktur, der allerede er færdiggjort eller er under opbygning, samt projekter af fælles interesse, og som er multimodal, med behørig hensyntagen til knudepunkter (havne og lufthavne) og intermodale forbindelser (såsom forbindelser mellem jernbane, indre vandveje, havne og lufthavne);
- 6) BEKRÆFTER, at metoden for oprettelse af et sådant sammenhængende prioriteret net bør tage hensyn til kriterier såsom indvirkningerne på transnationale trafikstrømme, territorial samhørighed og økonomisk udvikling, fysisk planlægning, miljø/klimaændringer og forbindelse med nabolandene; OPFORDERER Kommissionen til at udvikle en sådan metode senest i begyndelsen af 2010 som et grundlag for udarbejdelsen af dens forslag til revision af retningslinjerne;
- 7) FREMHÆVER, at for at sikre optimal integrering af transportinfrastrukturudvikling og en fælles transportpolitik skal det sammenhængende prioriterede net suppleres med foranstaltninger inden for intelligente transportsystemer og trafikstyringssystemer, interoperabilitet og teknologisk innovation. Endvidere bør fælles transportpolitiske foranstaltninger eller målsætninger såsom jernbanegodskorridorer, grønne korridorer eller funktionelle luftrummblokke også indgå i TEN-T. Der er også behov for en rimelig grad af fleksibilitet og åbenhed, for at transportinfrastrukturen kan udgøre et hensigtsmæssigt grundlag for nuværende og fremtidige transporttjenester;

- 8) ER ENIGT OM, at TEN-T-politikken bør bidrage væsentligt til klima- og miljømålene. En optimal integrering og indbyrdes sammenkobling af alle transportformer (både fysiske og intelligente transportsystemer), hvorved effektive transporttjenester baseret på samordnet modalitet bliver mulige, udgør et solidt grundlag for støtte til transportsektorens indsats for reduktion af CO₂-emissioner og forurenende emissioner;
- 9) UNDERSTREGER, at gennemførelsen af projekter af fælles interesse inden for rammerne af TEN-T skal hvile på kraftige tilsagn fra alle berørte parter – medlemsstaterne og Fællesskabet, offentlige og private parter – i overensstemmelse med deres respektive ansvarsområder;
- 10) BEKRÆFTER medlemsstaternes ansvar med hensyn til programmering, finansiering og gennemførelse af TEN-T-projekter, der berører deres territorium, og UNDERSTREGER, at gennemførelsen af TEN-T-projekterne skal stimuleres gennem begrænsning af de administrative byrder og forenkling af kriterier og procedurer i forbindelse med ansøgning om TEN-T-samfinansiering;
- 11) UNDERSTREGER, at det er nødvendigt, at Fællesskabet stiller de finansielle ressourcer, der er nødvendige for at stimulere investeringer i TEN-T-projekter, til rådighed, og navnlig, at det er nødvendigt at få en passende finansiell støtte fra TEN-T-budgettet til de prioriterede projekter, der omfatter relevante grænseoverskridende afsnit, og hvis gennemførelse vil gå ud over 2013, til at harmonere med de institutionelle begrænsninger, som de finansielle programmeringsrammer giver;
- 12) OPFORDRER Kommissionen til at gennemgå koordineringen og effektiviteten af Fællesskabets eksisterende finansielle instrumenter og om nødvendigt foreslå indførelse af nye instrumenter. Strategier for offentlig-private partnerskaber skal yderligere udvikles og støttes i denne forbindelse efter behov;
- 13) BEKRÆFTER behovet for, at ikke-finansielle instrumenter styrkes med henblik på at stimulere gennemførelsen af TEN-T-projekter, såsom koordinering (f.eks. via europæiske koordinatore, hvor det er hensigtsmæssigt), nøje overvågning og større gennemsigtighed ved hjælp af den åbne koordinationsmetode (f.eks. ved at stimulere indsatsen for at færdiggøre det primære net), udveksling af bedste praksis osv., samtidig med at unødige administrative byrder undgås;

- 14) OPFORDERER Kommissionen til at meddele resultaterne af den offentlige høring om grønbogen så snart som muligt efter dens afslutning, til at påtage sig det yderligere tekniske arbejde, der er nødvendigt for at udvikle metoden for TEN-T-planlægning, til at inddrage medlemsstaternes eksperter i dette tekniske arbejde og også til i denne forbindelse at sikre behørig repræsentation af forskellige geografiske områder og sociale/økonomiske situationer; ANMODER Kommissionen om fortsat at drøfte de forskellige elementer i TEN-T-gennemgangen, herunder planlægningsmetoden, med Udvalget for Overvågning af Retningslinjer og Informationsudveksling og Udvalget for Retningslinjerne for TEN-T inden udarbejdelsen af et forslag til en revideret udgave af retningslinjerne;
- 15) ANMODER Kommissionen om at forelægge institutionerne et forslag til reviderede TEN-T-retningslinjer inden udgangen af 2010. Dette forslag bør være ledsaget af et underbygget overslag over de investeringsbehov, der følger af forslaget. Vurderingen af investeringsbehovene skal være baseret på oplysninger fra medlemsstaterne og på behørigt begrundede gennemsnitsudgifter pr. enhed for infrastrukturarbejder i typiske situationer;
- 16) ANMODER Kommissionen om regelmæssigt (halvårligt) at aflægge rapport til Rådet om sine aktiviteter vedrørende TEN-T-revisionsprocessen, indtil den forelægger sit forslag til de reviderede retningslinjer."

TELEKOMMUNIKATION

Europæisk net- og informationssikkerhedspolitik

Rådet havde en udveksling af synspunkter om net- og informationssikkerhedspolitikken. Ministrene koncentrerede deres drøftelser om spørgsmålet om beskyttelse af kritisk informationsinfrastruktur, der er emnet for en meddelelse, som Kommissionen udsendte for nyligt ([8375/09](#)), om fremtiden for Det Europæiske Agentur for Net- og Informationssikkerhed (ENISA) samt om den generelle linje i de europæiske bestræbelser på dette område. For at strukturere drøftelsen bedre udarbejdede formandskabet tre spørgsmål som retningslinjer for udvekslingen, jf. dok. [10125/09](#).

Den 27. og 28. april 2009 blev der i Tallinn holdt en ministerkonference om beskyttelse af kritisk infrastruktur, der var tilrettelagt af Estland under det tjekkiske EU-formandskabs auspicer. Konklusionerne af konferencen findes [her](#).

Dagens debat satte drøftelser i gang på rådsniveau. Det svenske formandskab forventes at fortsætte drøftelserne og vedtage konklusioner eller en resolution om dette spørgsmål.

Forbedret beskyttelse kræves navnlig for visse informations- og kommunikationsteknologisystemer, -tjenester og -infrastrukturer, der spiller en vital rolle for samfundet, herunder navnlig for virksomhederne og den offentlige forvaltning, og som derfor betragtes som "kritiske informationsinfrastrukturer". Deres afbrydelse som følge af menneskeskabte angreb, naturkatastrofer eller tekniske fejl kan forårsage enorm økonomisk skade. De seneste begivenheder såsom cyberangrebene mod Estland i 2007 og bruddene på de transkontinentale kabler i 2008 viser de moderne informationsnets sårbarhed og understreger vigtigheden af beskyttelsesforanstaltninger med henblik på at sikre uafbrudte kritiske tjenester.

ENISA blev oprettet i 2004 for at sørge for et højt sikkerhedsniveau inden for dets ekspertiseområde og bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at tage de hertil knyttede problemer op. Dets opgaver omfatter indsamling af oplysninger med henblik på risikoanalyse, udvikling af fælles metoder og styrkelse af samarbejdet. Sidste år blev dets mandat forlænget uændret indtil marts 2012. Dets rolle tages nu op til fornyet gennemgang med henblik på at indkredse, hvordan man bedst kan tackle de vigtigste udfordringer i forbindelse med relevant net- og informationsbeskyttelse.

ENERGI

Olielagre

Rådet nåede til politisk enighed om et direktiv om forpligtelse for medlemsstaterne til at opretholde minimumslagre af mineralolie eller mineralolieprodukter ([11018/09](#)).

Rådet vil vedtage teksten formelt uden debat på en kommende samling efter jurist-lingvist-gennemgangen.

Formålet med det foreslåede direktiv, der træder i stedet for al eksisterende fællesskabslovgivning på dette område (Rådets direktiv 2006/67/EF og 73/238/EØF og Rådets beslutning 68/416/EØF), er at få de nuværende EU-olieoplagringsmekanismer til at fungere bedre for at sikre tilgængeligheden i tilfælde af krise.

Med henblik herpå er det hensigten med den tekst, som ministrene blev enige om, at søge at forbedre regelsættet og styrke de forskellige elementer i oplagringspraksis i EU, f.eks. ved at tilskynde til medlemsstaternes oprettelse af centrale oplagringseenheder. Formålet med disse enheder er at erhverve, opretholde eller sælge olielagre med henblik på dette direktiv eller med henblik på at opfylde internationale aftaler vedrørende opretholdelse af olielagre.

Derudover skal medlemsstaterne senest den 31. december 2012 sikre, at de til enhver tid i EU opretholder samlede lagre af mineralolieprodukter på et niveau, der mindst svarer til enten 90 dages gennemsnitlig daglig nettoimport eller 61 dages gennemsnitligt dagligt indenlandsk forbrug, alt efter hvilken mængde der er størst. Endvidere er alle medlemsstaterne i henhold til direktivet forpligtet til at opretholde lagre svarende til mindst 30 dage eller en tredjedel af deres oplagringsforpligtelse i form af raffinerede produkter. I direktivet foreslås også frivillig oprettelse af specifikke lagre, dvs. produktreserver, der er oprettet specielt med henblik på dette direktiv.

Direktivet har også til formål at tilpasse EU-interne regler til IEA-ledede tiltag vedrørende ibrugtagning af sikkerhedslagre.

I spørgsmålet om, hvor ofte der skal rapporteres om olielagre, fastsættes det i den tekst, der blev opnået enighed om, at medlemsstaterne skal sende Kommissionen en månedlig statistisk opgørelse over omfanget af de kommercielle lagre, der opbevares på deres nationale område. Kommissionen skal på dette grundlag offentliggøre en månedlig statistisk opgørelse over de kommercielle lagre i EU. Bestemmelserne om rapportering, bl.a. hyppigheden, kan ændres efter udvalgsproceduren.

Kommissionen forelagde sit forslag i november 2008 ([15910/1/08](#)).

Energieffektivitetspakken

Rådet noterede sig ved offentlig forhandling en situationsrapport ([8989/09](#)) med en opsummering af det hidtidige arbejde med energieffektivitetspakken, der indeholder følgende tre forslag: et direktiv om energimærkning ([15906/1/08](#)), et direktiv om mærkning af dæk ([15920/08](#)) og et direktiv om bygningers energimæssige ydeevne ([15929/1/08](#)).

Rapporten omhandler også de gennemførelsesforanstaltninger, som Kommissionen efter forskriftsproceduren med kontrol har forelagt Rådet og Europa-Parlamentet under dette formandskab i henhold til rammedirektiverne om krav til miljøvenligt design og energimærkning.

Formålet med de tre forslag om energieffektivitet er at bidrage til opfyldelsen af målet om at reducere EU's energiforbrug med 20 % frem til 2020 i overensstemmelse med konklusionerne fra Det Europæiske Råds forårsmøde i 2007.

Arbejdet med disse sager vil fortsætte under det svenske formandskab, der agter at nå til enighed med Europa-Parlamentet om forslagene.

Direktivet om energimærkning

Dette forslag er en omarbejdning af direktiv 92/75/EØF om angivelse af husholdningsapparaters energi- og ressourceforbrug ved hjælp af mærkning og standardiserede vareoplysninger, og det ophæver direktiv 79/530/EØF. Formålet er at udvide dets anvendelsesområde, der for øjeblikket er begrænset til husholdningsapparater, således at det (efter vedtagelsen af gennemførelsesforanstaltninger for hver produktgruppe) kommer til at gælde for mærkning af alle energirelaterede produkter: dette kan omfatte produkter, der bruges i husholdnings-, handels- og industrisektoren, og produkter, der ikke selv forbruger energi, men som indebærer væsentlige energisparemuligheder, når først de er i brug eller installeret, f.eks. vinduer.

Direktivet om mærkning af dæk

Med forslaget indføres der en mærkningsordning for dækparametre, bl.a. brændstoffektivitet, vådgreb og afgivelse af rullestøj til omgivelserne, og det omhandler dæk til personbiler, varebiler og lastbiler. Ordningen giver forbrugerne, virksomhederne og detailhandelen harmoniseret og let forståelig information i form af en klassificering af dækkenes egenskaber. Den sikrer, at oplysningerne formidles til slutbrugerne på forskellig måde (f.eks. i elektronisk form, i kataloger og på mærkater).

Bygningers energimæssige ydeevne

Forslaget tydeliggør, styrker og udvider anvendelsesområdet for det nuværende direktiv 2002/91/EF, især

- ved at udvide anvendelsesområdet for bestemmelsen om, at medlemsstaterne skal stille mindstekrav til den energimæssige ydeevne, når der er tale om nye bygninger og større renoveringsarbejder
- ved at skærpe bestemmelserne om energiattester, eftersyn af varme- og klimaanlæg, oplysning og uvildige eksperter og ved at indføre pligt til at beregne det omkostningsoptimale niveau for mindstekrav til energimæssig ydeevne
- ved at tilskynde medlemsstaterne til at tilrettelægge vilkår og fastsætte mål for at øge andelen af bygninger med lavt eller intet energiforbrug og CO₂-udledning
- ved at tilskynde den offentlige sektor til at blive mere aktivt involveret og til at tage føringen.

Kommissionen forelagde disse tre forslag i november 2008. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse vedrørende forslaget om mærkning af dæk ([8876/1/09](#)) og forslaget om bygningers energimæssige ydeevne ([8877/1/09](#)) i april og vedrørende forslaget om energimærkning ([9322/09](#)) i maj 2009.

Internationale forbindelser på energiområdet

Rådet noterede sig orienteringen fra formandskabet og Kommissionen om de arrangementer og den udvikling, der har fundet sted i de internationale forbindelser under det tjekkiske formandskab, eller som forventes i den nærmeste fremtid ([9852/09](#) + [9852/09 COR 1](#)).

Briefingen omhandlede bl.a. fjerde møde i partnerskabsrådet mellem EU og Rusland, forbindelserne med Ukraine, spørgsmålet om levering af russisk gas gennem Ukraine, topmødet mellem landene i den sydlige korridor, Energifællesskabet og energidialogen mellem EU og OPEC.

EVENTUELT**a) Luftfartssikkerhedsafgifter**

Rådet noterede sig hovedlinjerne i Kommissionens forslag om luftfartssikkerhedsafgifter, der er opfyldelsen af det tilsagn, som Kommissionen gav Europa-Parlamentet i 2007 under de forhandlinger, der førte til vedtagelsen af forordningen om lufthavnssikkerhed ([9864/09](#)).

b) Liberaliseringsprocessen i jernbanesektoren

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om graden af markedsåbning i medlemsstaterne i jernbanesektoren.

c) Uformelt møde mellem transportministrene

Det tjekkiske formandskab orienterede delegationerne om resultatet af EU-transportministrenes uformelle møde den 29. april 2009 i Litoměřice (10768/09).

d) Første møde mellem transportministrene fra ASEM-landene

Rådet noterede sig oplysningerne fra den litauiske delegation om forberedelsen af ASEM-transportministrenes første møde den 19.-20. oktober 2009 i Vilnius.

e) Den nuværende situation med hensyn til transportspørgsmål efter topmødet mellem EU og Rusland

Rådet noterede sig de oplysninger, som Kommissionen efter anmodning fra den polske delegationer har givet om den nuværende situation med hensyn til transportspørgsmål efter topmødet mellem EU og Rusland den 22. maj 2009 i Khabarovsk.

f) Udkast til dekret om containertrafik fra Ruslands føderale toldvæsen

Rådet noterede sig oplysningerne fra den finske delegation om de mulige følger af ikrafttrædelsen af et russisk dekret om containertrafik.

g) Havets dag i Europa 2

Rådet noterede sig oplysningerne fra den italienske delegation om de vigtigste resultater af havets dag i Europa 2, der var tilrettelagt i fællesskab af kommissæren for maritime anliggender og den italienske regering, og som fandt sted den 18.-20. maj 2009 i Rom ([10618/09](#), [10619/09](#)).

h) Tingenes internet

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om meddelelsen om tingenes internet, der skal vedtages i de kommende uger ([10524/09](#)).

i) Et sikrere internet for børn

Rådet noterede sig oplysningerne fra formandskabet om ministerkonferencen om et sikrere internet for børn, der fandt sted den 20. april 2009 i Prag ([10522/09](#)).

j) Internet Governance

Rådet noterede sig oplysningerne fra Kommissionen om situationen med hensyn til Internet Governance og de næste skridt, der skal overvejes ([10721/09](#)).

k) En sammenkoblingsplan for Østersølandene

Rådet noterede sig orienteringen fra Kommissionen om sammenkoblingsplanen for energimarkederne i Østersølandene ([10703/09](#)).

l) G8-energiministermøde

Rådet noterede sig orienteringen fra den italienske delegation om G8-energiministermødet den 24.-25. maj 2009 i Rom ([10705/09](#)).

m) Det Internationale Agentur for Vedvarende Energi

Rådet noterede sig orienteringen fra den tyske delegation om oprettelsen af Det Internationale Agentur for Vedvarende Energi (Irena) ([10941/09](#)).

DRØFTELSE I TILKNYTNING TIL RÅDETS SAMLING

I tilknytning til samlingen den 11. juni drøftede Rådet uformelt, hvor langt man er nået med telekommunikationspakken. Formandskabets pressemeddelelse kan ses [here](#).

ANDRE PUNKTER, DER BLEV GODKENDT**TRANSPORT****Kørekort - Forskriftsprocedure med kontrol**

Rådet besluttede ikke at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af et direktiv om ændring af direktiv 2006/126/EF om kørekort (8558/09).

Ændringsdirektivet er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol, der giver Rådet mulighed for at modsætte sig Kommissionens vedtagelse af retsakter. Nu da Rådet har givet grønt lys, kan Kommissionen vedtage direktivet, medmindre Europa-Parlamentet har indvendinger.

DEN EUROPÆISKE SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK**Irak – EU's integrerede retsstatsmission**

Rådet vedtog en fælles aktion om EU's integrerede retsstatsmission for Irak (EUJUST LEX) (9579/09).

Den fælles aktion forlænger EUJUST LEX med et år indtil den 30. juni 2010, og missionen vil også indlede en pilotfase for aktiviteter på irakisk territorium med henblik på at tilbyde uddannelse og yde strategisk rådgivning og mentoring af højtstående embedsmænd i det irakiske strafferetssystem, når og hvor sikkerhedsforholdene tillader det. Derudover omfatter den fælles aktion et nyt finansielt referencegrundlag på op til 10,8 mio. EUR til dækning af udgifterne i forbindelse med missionen mellem den 1. juli 2009 og den 30. juni 2010.

Siden 2005 har EU bidraget til at styrke retsstaten i Irak og fremmet menneskerettighederne gennem EUJUST LEX ved at tilbyde uddannelseskurser og udstationeringsmuligheder med henblik på praktik i EU-medlemsstaterne for højtstående irakiske embedsmænd inden for politi, retsvæsen og fængselsvæsen.

EUJUST LEX blev oprettet ved fælles aktion 2005/190/FUSP (jf. EU-Tidende L 62 af 9.3.2005, s. 37).

Supplerende oplysninger og dokumenter findes på: <http://www.consilium.europa.eu/eujust-lex>.

HANDELSPOLITIK

Antidumping

Håndbetjente palletrucks

Rådet vedtog en forordning om udvidelse af den endelige antidumpingtold på importen af håndbetjente palletrucks og væsentlige dele dertil med oprindelse i Folkerepublikken Kina, som indførtes ved forordning (EF) nr. 1174/2005, til at omfatte importen af samme vare afsendt fra Thailand, uanset om varen er angivet med oprindelse i Thailand eller ej ([9903/09](#)).

Støbegods fra Kina

Rådet vedtog en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1212/2005 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse former for støbegods med oprindelse i Kina ([10062/09](#)).

Beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab

Rådet vedtog en forordning med henblik på at kodificere Rådets forordning nr. 2026/97 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab ([9380/09](#)), som er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder.

Den nye forordning forklarer bl.a., hvornår en vare anses for at være subsidieret, efter hvilke principper subsidierne kan udlignes, og på grundlag af hvilke kriterier det udligningsberettigede subsidiebeløb skal beregnes. Den fastlægger endvidere klare og detaljerede retningslinjer vedrørende de faktorer, der kan være relevante for at afgøre, om den subsidierede indførsel har forvoldt væsentlig skade eller truer med at forvolde skade.

SOCIALE ANLIGGENDER**Rådet styrker Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen for at imødegå krisen**

Rådet vedtog i dag ¹ en revideret forordning om Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen ("Globaliseringsfonden")², efter at der er opnået enighed med Europa-Parlamentet under førstebehandlingen ([3654/09](#) + [10304/09 ADD 1](#)).

Hovedformålet med den nye forordning er at sætte Globaliseringsfonden i stand til at gribe tidligere ind til fordel for arbejdstagere, der afskediges som følge af globaliseringen, at gøre fonden mere attraktiv og at styrke solidariteten på baggrund af den aktuelle økonomiske og finansielle krise.

Den nye forordning omfatter følgende bestemmelser:

- antallet af afskedigelser, der udløser støtteberettigelse, sættes ned fra 1 000 til 500
- perioden for anvendelsen af de finansielle bidrag fra fonden forlænges fra 12 til 24 måneder
- Globaliseringsfondens anvendelsesområde udvides midlertidigt ved, at der også ydes støtte til arbejdstagere, som har mistet deres job som direkte følge af den aktuelle krise; endvidere forhøjes medfinansieringssatsen i disse tilfælde til 65 % sammenlignet med den sædvanlige medfinansieringssats, der forbliver 50 %; for at man kan få gavn af denne undtagelse, skal ansøgningerne indgives inden den 31. december 2011.

De nye bestemmelser, der indgår som led i den europæiske økonomiske genopretningsplan, finder anvendelse med tilbagevirkende kraft på alle ansøgninger om bistand fra Globaliseringsfonden, der er modtaget fra den 1. maj 2009.

¹ Beslutningen blev truffet uden debat på samlingen i TTE-Rådet.

² Tyskland stemte imod, og Det Forenede Kongerige og Letland undlod at stemme.