



**EUROPEISKA
UNIONENS RÅD**



17456/09 (Presse 373)

(OR. en)

PRESSMEDDELANDE

2987:e mötet i rådet

Transport, telekommunikation och energi

Bryssel den 17–18 december 2009

Ordförande **Åsa Torstensson**
Sveriges infrastrukturminister

P R E S S

Rue de la Loi 175 BE – 1048 BRYSEL Tfn: +32 2 281 88 47 / 63 19 Fax: +32 2 281 80 26
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17456/09 (Presse 373)

1
SV

De viktigaste resultaten från rådets möte

I fråga om transport

nådde rådet en politisk överenskommelse om ett utkast till förordning om **busspassagerares rättigheter**.

Rådet enades också om allmänna riktlinjer om ett utkast till förordning om **organet för det europeiska globala systemet för satellitnavigering (GNSS)** och om ett utkast till direktiv om **rapporteringsformaliteter för fartyg** som ankommer till och/eller avgår från EU-hamnar.

Rådet bemyndigade kommissionen att förhandla om ett **samarbetsavtal med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)** och såg över framstegen med den andra etappen i **förhandlingarna med Förenta staterna om luftfartstjänster**.

I fråga om telekommunikation

höll rådet en riktlinjedebatt om **framtiden för i2010-strategin** och antog slutsatser om denna.

Rådet antog också slutsatser om **hur den digitala utdelningen kan omvandlas till sociala fördelar och ekonomisk tillväxt** samt en resolution om en **europeisk samarbetsstrategi för nät- och informationssäkerhet**.

INNEHÅLL¹

DELTAGARE	5
PUNKTER SOM DISKUTERADES	
LANDTRANSPORT.....	7
Passagerares rättigheter vid busstransport.....	7
INTERMODALA FRÅGOR OCH NÄTVERK.....	9
Organet för det europeiska globala satellitnavigeringssystemet (GNSS)	9
Intelligenta transportsystem	10
Hållbara framtida transporter – Ordförandeskapets slutsatser	12
LUFTFART.....	17
Avgifter för luftfartsskydd.....	17
Samarbetsavtal med ICAO	18
Andra etappen av förhandlingarna om luftfartstjänster med Förenta staterna	19
SJÖFART	20
Rapporteringsformaliteter för fartyg	20
TELEKOMMUNIKATION	21
Post i2010-strategin – <i>Rådets slutsatser</i>	21
Den digitala utdelningen – <i>Rådets slutsatser</i>	22
Nät- och informationssäkerhet	22
ÖVRIGA FRÅGOR	24
TRANSPORT.....	24
TELEKOMMUNIKATION	26

¹ När uttalanden, slutsatser eller resolutioner har antagits formellt av rådet anges detta i rubriken för punkten i fråga, och texten står inom citattecken.
 Dokument som det hänvisas till i texten finns på rådets webbplats <http://www.consilium.europa.eu>.
 Antagna rättsakter med offentliga uttalanden till rådets protokoll markeras med asterisk. Uttalandena finns på rådets webbplats eller kan fås från presstjänsten.

I ANSLUTNING TILL RÅDETS MÖTE	27
-------------------------------------	----

ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER

TRANSPORT

– Riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet	28
--	----

YTTRE FÖRBINDELSER

– Samarbetsrådet EU–Moldavien	28
-------------------------------------	----

MILJÖ

– Transport av avfall – föreskrivande förfarande med kontroll	29
---	----

UTVECKLING

– Medlemsstaternas bidrag till Europeiska utvecklingsfonden 2011	29
--	----

INRE MARKNADEN

– Typgodkännande av motorfordon – mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg – kommittéförfarande.....	29
---	----

HANDELSPOLITIK

– Antidumpning – karbamidammoniumnitrat – sämskläder	30
--	----

DELTAGARE

Medlemsstaternas regeringar och Europeiska kommissionen företrädde av följande personer:

Belgien:

Vincent VAN QUICKENBORNE
Etienne SCHOUPE

Minister för företag och förenklad administration
Statssekreterare åt premiärministern, med ansvar för
mobilitet

Bulgarien:

Aleksandar TSVETKOV

Minister för transport, informationsteknik och
kommunikation

Tjeckien:

Gustáv SLAMEČKA
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ

Transportminister
Biträdande inrikesminister med ansvar för Europafrågor

Danmark:

Lars BARFOED

Transportminister

Tyskland:

Peter RAMSAUER

Förbundsminister för transport, byggande och
stadsplanering

Estland:

Gert ANTSU

Ställföreträdande ständigt representant

Irland:

Noel DEMPSEY
Eamon RYAN

Transportminister
Minister för kommunikation, energi och naturresurser

Grekland:

Nikos SIFOUNAKIS

Statssekreterare med ansvar för infrastruktur, transport och
nätverk

Spanien:

José BLANCO LÓPEZ
Miguel SEBASTIÁN GASCÓN

Minister för infrastruktur och transport
Minister för industri, turism och handel

Frankrike:

Philippe LEGLISE-COSTA

Ställföreträdande ständigt representant

Italien:

Altero MATTEOLI

Minister för infrastruktur och transport

Cypern:

Nikos NIKOLAIDES

Minister för kommunikation och offentliga arbeten

Lettland:

Arturs BERGHOLCS

Parlamentssekreterare vid transport och
kommunikationsministeriet
Statssekreterare vid ministeriet för regional utveckling och
lokalt självstyre

Laimdota STRAUJUMA

Litauen:

Eligijus MASIULIS

Kommunikationsminister

Luxemburg:

Michèle EISENBARTH

Ställföreträdande ständigt representant

Ungern:

Lajos CSEPI

Statssekreterare vid ministeriet för transport,
telekommunikation och energi

Malta:

Theresa CUTAJAR

Ställföreträdande ständigt representant

Nederländerna:

Camiel EURLINGS

Frank HEEMSKERK

Transportminister samt minister för offentliga arbeten och vattenförvaltning
Utrikeshandelsminister**Österrike:**

Doris BURES

Förbundsminister för transport, innovation och teknik

Polen:

Cezary GRABARCZYK

Infrastrukturminister

Portugal:

António MENDONÇA

Minister för offentliga arbeten, transport och kommunikationer

Rumänien:

Radu Mircea BERCEANU

Marius FECIORU

Transport- och infrastrukturminister
Statssekreterare vid ministeriet för kommunikation och informationsområdet**Slovenien:**

Jozef GYÖRKÖS

Igor JAKOMIN

Statssekreterare vid ministeriet för högre utbildning, vetenskap och teknik
Statssekreterare vid transportministeriet**Slovakien:**

Lubomir VÁŽNY

Minister för transport, postväsen och telekommunikation

Finland:

Anu VEHVILÄINEN

Suvi LINDÉN

Trafikminister
Kommunikationsminister**Sverige:**

Åsa TORSTENSSON

Leif ZETTERBERG

Infrastrukturminister
Statssekreterare åt infrastrukturministern**Storbritannien:**

Stephen TIMMS

Sadiq KHAN

Statssekreterare för finansiella frågor vid finansministeriet
Statssekreterare vid ministeriet för lokalsamhälle och lokalt självstyre**Kommissionen:**

Antonio TAJANI

Vice ordförande

PUNKTER SOM DISKUTERADES

LANDTRANSPORT

Passagerares rättigheter vid busstransport

Rådet nådde en politisk överenskommelse om ett utkast till förordning om passagerares rättigheter vid busstransport ([17412/09](#)). Rådet kommer således att vid ett kommande möte kunna anta sin ståndpunkt vid första behandlingen av förslaget och överlämna det till Europaparlamentet för andra behandlingen.

Syfte med förslaget är att stärka busspassagerares rättigheter när det gäller bistånd till personer med funktionsnedsättningar eller minskad rörlighet, frågor om ersättningar samt information till passagerare och hantering av klagomål.

Den viktigaste kvarstående frågan avser **räckvidden** för utkastet till förordning. Vid rådets möte i juni 2009 förordade en majoritet av medlemsstaterna att räckvidden begränsas till nationella längre resor och internationell reguljärtrafik. Av det arbete som utförts i rådets förberedande organ framgår det dock att en EU-övergripande definition av tjänster avseende "längre resor" var mycket svår att uppnå. Efter att återigen ha diskuterat frågan enades ministrarna nu om att förordningen bör omfatta reguljärtrafik i allmänhet, samtidigt som en rad möjliga undantag medges. Således kan tjänster avseende stads- och förortstrafik samt regional trafik undantas, så länge reglerna om icke-diskriminering och rätten till transport för personer med funktionshinder respekteras, vilka därför kommer att vara tillämpliga på alla tjänster. Ett tillfälligt undantag kan beviljas för inhemsk reguljärtrafik i allmänhet och för särskilda transportleder till länder utanför EU. Icke-kommersiell transport för egen räkning och särskild reguljärtrafik som är förbehållen en särskild kategori av passagerare kommer även fortsättningsvis att uteslutas från tillämpningsområdet för förordningen. Tillfällig trafik ska omfattas av reglerna om ersättning och icke-diskriminering men inte av de övriga bestämmelserna.

Utkastet till förordning innehåller särskilt regler om följande:

- Ersättning i händelse av passagerares dödsfall eller skada vid **olyckor** och för förlorat eller skadat resgods. I detta avseende får taken för ekonomisk ersättning enligt nationell lagstiftning inte understiga de minimibelopp som anges i förordningen, dvs. 220 000 euro per passagerare och 500 euro (regional eller subregional reguljärtrafik eller tillfällig trafik) eller 1 200 euro (all övrig reguljärtrafik eller tillfällig trafik) per kolli. Skada på hjälpmedel som rullstolar ska ersättas i sin helhet. Dessutom innehåller bestämmelserna assistans för att täcka passagerares omedelbara praktiska behov efter en olycka. Frågan om skadeståndsansvar, dvs. vem som slutligen ska utbetala ersättning, ska behandlas enligt nationell lagstiftning för att ta hänsyn till att olika medlemsstater har olik lagstiftning på detta område.
- Icke-diskriminering av och assistans till **personer med funktionshinder** och personer med nedsatt rörlighet. Dessa får inte vägras transport annat än av säkerhetsskäl eller avsaknad av nödvändig infrastruktur. Ingen extra avgift får tas ut. Assistans ska tillhandahållas vid särskilda terminaler, som medlemsstaterna ska utse, så länge förhandsbesked har lämnats om behovet av assistans. En ledsagare har rätt att transporteras kostnadsfritt.
- Passagerarnas rättigheter i händelse av **inställd resa eller försening**. Transportören måste erbjuda antingen fortsatt resa, ombokning eller återbetalning. Dessutom måste assistans erbjudas i form av snacks, måltider eller förfriskningar samt vid behov hjälp med att hitta inkvartering.

Skyldigheterna enligt detta utkast till förordning innebär inte att tekniska krav ställs på transportörer att ändra eller ersätta fordon eller infrastruktur och utrustning vid terminaler.

Förslaget utgör en del av en allmän EU-politik som ska säkerställa lika behandling av passagerare, oavsett vilket transportmedel som valts, samtidigt som passagerarnas rättigheter stärks med särskild tonvikt på icke-diskriminering av personer med funktionshinder eller minskad rörlighet. Liknande lagstiftning har antagits i fråga om luftfarts- och järnvägstransporter och är på väg att utarbetas när det gäller fartygspassagerare.

Kommissionen lade fram sitt förslag i december 2008 ([16933/08](#)). Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen i april 2009.

INTERMODALA FRÅGOR OCH NÄTVERK

Organet för det europeiska globala satellitnavigeringssystemet (GNSS)

I avvaktan på Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen nådde rådet en allmän riktlinje om ett utkast till förordning om ändring av 2004 års förordning om strukturerna för förvaltningen och finansieringen av de europeiska programmen för satellitbaserad radionavigering ([17688/09](#)).

Syftet med den föreslagna förordningen är att anpassa förordning (EG) nr 1321/2004, genom vilken tillsynsmyndigheten – som nu ska bli det europeiska GNSS-organet – för det europeiska globala satellitnavigeringssystemet inrättades, till de regler som antogs 2008 om förvaltningen och finansieringen av de europeiska satellitnavigeringssystemen.

I reglerna, som infördes genom förordning (EG) nr 683/2008 om det fortsatta genomförandet av dessa program, tas hänsyn till att tanken på privat förvaltning av satellitnavigeringsprogrammet Galileo, i enlighet med vad som föreskrevs i 2004 års förordning, nu övergetts. Således har det fulla ansvaret för förvaltningen överlåtits på kommissionen och äganderätten till alla Galileo-resurser har överförs till EU.

Det har därför blivit nödvändigt att anpassa förordning (EG) nr 1321/2004 i enlighet därmed. I det nya utkastet till förordning

- omvärderas kopplingen mellan organet och kommissionen genom en förstärkning av befogenheterna för kommissionen, som nu ska tillhandahålla riktlinjerna för organets verksamhet, och
- fastställs regler för säkerhetsackreditering. Samtidigt som kommissionen behåller det allmänna ansvaret för alla säkerhetsfrågor, kommer organet att ansvara för säkerhetsackreditering och verksamhet vid Galileos säkerhetscentrum. En kommitté för säkerhetsackreditering kommer att inrättas som en självständig instans inom organet för att ta itu med uppgifter som godkännande av strategin för säkerhetsackreditering och satellituppsändning, tillstånd att sköta driften av systemen och för tjänster samt tillstånd att tillverka vissa produkter.

Kommissionen lade fram sitt förslag ([6257/1/09](#)) i mars 2009. Under diskussionerna i rådets förberedande organ har förslaget bestämmelser om säkerhetsackreditering ändrats betydligt. Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen väntas i början av 2010.

Intelligenta transportsystem

Rådet noterade läget i arbetet med ett förslag till direktiv om införande av intelligenta transportsystem (ITS) på vägtransportområdet.

Syftet med det föreslagna direktivet är att påskynda och samordna införandet av driftskompatibla ITS på vägtransportområdet, inbegripet gränssnitt mot andra transportsätt, genom att skapa nödvändiga förutsättningar och mekanismer inom en samstämmig EU-omfattande ram.

Texten i sin nuvarande form är till innehållet godtagbar för medlemsstaterna. Strax före rådets möte meddelade Europaparlamentet också att det var berett att godta textens innehåll. Rådet uppmanade därför de behöriga organen att slutföra överenskommelsen med Europaparlamentet, så att direktivet snabbt ska kunna antas av de båda institutionerna, när rådet vid ett kommande möte har antagit sin ståndpunkt vid första behandlingen.

Mer tekniska rättsliga frågor kvarstår dock att diskutera med Europaparlamentet, nämligen bestämmelserna om "delegerade akter", vilka är nyinförda med anledning av Lissabonfördragets ikraftträdande. "Delegerade akter" är beslut som fattas av kommissionen vid genomförandet av rättsakter som antagits av Europaparlamentet och rådet.

Kommissionens förslag, som lades fram i december 2008 ([17564/08](#)), har ändrats i betydande omfattning vid behandlingen i rådets förberedande organ, som också beaktat Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen i april 2009 ([8899/09](#)). Dessutom har ändringar gjorts efter flera informella överläggningar med Europaparlamentet under de senaste veckorna i syfte att bereda marken för en snabb överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet.

Den viktigaste frågan, där åsikterna tills helt nyligen gick isär, var om och i vilken omfattning införandet av ITS-tillämpningar och tjänster skulle vara obligatoriskt. Många medlemsstater anser, särskilt med hänsyn till de finansiella och administrativa konsekvenserna, att alla beslut om att införa ITS-tjänster bör fattas på nationell nivå. Andra medlemsstater ansåg till en början att åtminstone några ITS-tjänster skulle vara obligatoriska men kunde inte enas om vilka tjänster som skulle väljas ut. Europaparlamentet förordade i sitt yttrande vid första behandlingen obligatoriskt införande av vissa ITS-tjänster. Den kompromisslösning som nu har nåtts inbegriper å ena sidan en försäkran för medlemsstaterna att de kommer att få sista ordet när det gäller införande av ITS på deras territorium och å andra sidan ett tvåstegsförfarande för införande av ITS genom EU-lagstiftningen: först ska kommissionen anta de närmare bestämmelser som krävs för åtgärden i fråga och därefter ska kommissionen inom tolv månader, i tillämpliga fall efter en konsekvensbedömning, lägga fram ett förslag till genomförande av denna åtgärd för Europaparlamentet och rådet, vilka gemensamt ska besluta om detta.

Några medlemsstater fruktar dock fortfarande att den icke-obligatoriska arten av bestämmelserna om införande inte kommer att vara tillräckligt tydlig och avser att göra ett uttalande om detta när direktivet antas.

I intelligenta transportsystem integreras telekommunikationer, elektronik och informationsteknik med transportteknik i syfte att planera, konstruera, driva, underhålla och förvalta transportsystem.

I syfte att främja införandet av ITS fastställs i det föreslagna direktivet prioriterade områden samt prioriterade åtgärder och andra åtgärder på dessa områden. Kommissionens uppgift kommer att vara att fastställa närmare bestämmelser för de åtgärder som planeras på de prioriterade områdena. De i utkastet till direktiv angivna prioriterade områdena och de viktigaste åtgärderna på dessa inbegriper följande:

- Optimal användning av väg-, trafik- och reseuppgifter. Prioriterade åtgärder: EU-omfattande multimodala rese- och realtidstrafikinformationstjänster samt ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation.
- Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och godshantering. (Åtgärder: t.ex. säkerställt informationsflöde och spårning av godstransporter).
- Trafiksäkerhet och säkerhetsapplikationer för ITS-systemet. Prioriterade åtgärder: EU-omfattande eCall-tjänster samt reservations- och informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

Liknande initiativ som integrerar informations- och kommunikationsteknik för trafikledning har tagits på andra områden. Till exempel pågår arbete med trafikledningssystem för järnvägar (ERTMS) och luftfart (Sesar). Inom sjöfartssektorn har ett system för utbyte av sjöfartsuppgifter (SafeSeaNet) och ett system för trafikledning och information till sjöss (VTMIS) redan inrättats.

Hållbara framtida transporter – Ordförandeskapets slutsatser

Ordförandeskapet förelade ministrarna ett utkast till slutsatser om kommissionens meddelande om hållbara framtida transporter. Av diskussionen framgick det att inte alla medlemsstater, trots mycket bred samstämmighet om texten, kunde stödja texten i dess helhet. Ordförandeskapet antog därför på eget ansvar följande slutsatser:

"EUROPEISKA UNIONENS RÅD

SOM BEAKTAR kommissionens vitbok av den 14 september 2001 *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*¹ och kommissionens meddelande av den 27 juni 2006 *Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken*²,

SOM BEAKTAR rådets slutsatser om grönboken *Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken, som antogs den 11 juni 2009*³,

SOM BEAKTAR kommissionens meddelande av den 19 juni 2009 *Hållbara framtida transporter: Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem*⁴,

SOM TAR HÄNSYN TILL resultatet av riktlinjedebatten vid mötet den 9 oktober 2009 i rådet (transport, telekommunikation och energi) och av samrådet med intressenterna, särskilt i samband med högnivåkonferenserna den 9–10 mars 2009 och den 20 november 2009,

SOM ANSE/R att utvecklingen under den senaste tiden och kommande utmaningar (klimatförändring och andra miljöutmaningar, globalisering, åldrande befolkning, migration, bristande tillgång på fossila bränslen, urbanisering) kräver beslut om en uppgraderad europeisk transportpolitik,

SOM TAR HÄNSYN TILL skillnaderna mellan medlemsstaterna i ekonomisk utveckling, infrastruktur, transporttjänster och olika geografiskt läge,

1 11932/01.

2 10954/06.

3 10971/09.

4 11294/09.

SOM INSER den brådskande nödvändigheten av att omvandla den nuvarande mångfacetterade krisen till en möjlighet genom att övergå till en miljöeffektiv ekonomi, dvs. en trygg och hållbar, koldioxidsnål och resurseffektiv ekonomi som grundar sig på hållbar produktion inom transportsektorn och utgår från mer hållbara livsstilar,

SOM FRAMHÅLLER transportsystemets avgörande betydelse för att uppnå klimatförändringsmålen, säkerställa den europeiska ekonomins konkurrenskraft och återhämtning från den nuvarande ekonomiska krisen och SOM ERKÄNNER att ett effektivt och hållbart transportsystem är viktigt av ekonomiska, sociala och miljömässiga skäl, särskilt för Europas konkurrenskraft, välstånd, sysselsättning, säkerhet och trygghet, i enlighet med de övergripande målen i Lissabonstrategin och EU:s strategi för hållbar utveckling,

SOM BETONAR att transportsektorn måste harmoniseras på ett adekvat sätt för att integreras fullt ut i en välfungerande, öppen och ordentligt reglerad inre transportmarknad, vilket är en absolut nödvändighet för att garantera rättvis konkurrens mellan företag, en hög nivå på transporttjänster, rörlighet och tillgänglighet för alla användare av transportsystemen,

SOM ERKÄNNER att utvecklingen av en hållbar och sammanhängande infrastruktur är en väsentlig del i en europeisk transportpolitik, samtidigt som subsidiaritetsprincipen respekteras,

SOM NOTERAR att utvecklingen och spridningen av ny teknik kommer att vara av stor betydelse för att upprätta ett på medellång och lång sikt hållbart och effektivt transportsystem och kommer att ge Europa och dess industri konkurrensfördelar och samtidigt bidra till att minska klimatförändringarna samt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten,

SOM UNDERSTRYKER att, trots de framsteg som gjorts under senare år, allt för många dödas och skadas allvarligt i vägtrafikolyckor och att allt måste göras för att minska det nuvarande antalet olycksoffer,

SOM INSER behovet av att ytterligare minska de negativa effekterna av transporter för miljön samt överbelastning och buller,

1. VÄLKOMNAR kommissionens *meddelande Hållbara framtida transporter: Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem* och dess beslut att inleda det förberedande arbetet med att uppdatera och förnya den europeiska transportpolitiken för nästa årtionde 2010–2020,

2. ERKÄNNER att lärdomar kan dras av den nuvarande ekonomiska och finansiella situationen och INSER behovet av att förbereda transportsektorn för framtida utmaningar samtidigt som man underlättar ekonomisk återhämtning och, när tillväxten tar fart igen, kan dra nytta av ett effektivt, sammanhängande och hållbart transportsystem för att fullt ut stödja den europeiska ekonomins konkurrenskraft,
3. INSER nödvändigheten av att på bättre sätt utnyttja alla transportslag samt vidta positiva åtgärder för att, i tillämpliga fall, UPPMUNTRA en övergång till användande av mer energieffektiva och miljövänliga transportslag samt en effektivare användning av alla transportslag och oavbruten intermodalitet, dvs. sammodalitet och främjande av sammodalitet, och anser att detta är avgörande för ett hållbart, miljöeffektivt, välfungerande, tillgängligt och integrerat transportsystem,
4. UPPMANAR kommissionen att ytterligare främja ett fullt integrerat system för kombinerade transporter, särskilt genom att se över politiken för transeuropeiska transportnät, Marco Polo-programmet och åtgärdsprogrammet Naiades, och om så är lämpligt övrig gemenskapspolitik som har en positiv inverkan på transportsystemet, med beaktande av behovet av att minska de nuvarande regionala skillnaderna inom EU, av behoven hos de medlemsstater som ligger i utkanten av EU och av de stora gränsöverskridande trafikflödena,
5. INSER möjligheterna att med smarta logistikkedjor bidra till ett hållbart transportsystem,
6. UPPREPAR att målet för politiken för transeuropeiska transportnät fortfarande bör vara Europeiska unionens sammanhållning och hållbara ekonomiska integration och INSER att det transeuropeiska transportnätet kan ge anledning till införandet av ny teknik och bästa praxis,
7. ANSER att man inom politiken för transeuropeiska transportnät bör uppmärksamma att prioriterade projekt slutförs i tid och att de på ett effektivt sätt integreras i de omfattande nätverken, knutpunkter (hamnar, flygplatser) och intermodala förbindelser (t.ex. förbindelser mellan järnvägar, vägar, inre vattenvägar, hamnar och flygplatser), kombinerade gröna korridorer, avsaknad av förbindelselänkar mellan infrastrukturer, gränsöverskridande sträckor, avlägsnande av flaskhalsar samt sammankopplingar med grannländer och regioner, med utgångspunkt i utvidgningen av befintliga korridorer,
8. KONSTATERAR att lämpliga finansieringsmekanismer, från gemenskapen och andra källor, bör ses som viktiga för att säkerställa att projekt för transportinfrastruktur genomförs effektivt,

9. STÖDER den allmänna principen om internalisering och tillämpning av externa kostnader i alla transportslag, med hänsyn till bl.a. behovet av att säkerställa lika villkor för olika transportslag samtidigt som man beaktar medlemsstaternas och varje transportslags särdrag liksom de olika politiska åtgärder som står till buds och deras miljömässiga och ekonomiska effekter,
10. INSER nödvändigheten av att bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och minska utsläppen av växthusgaser genom att bl.a. införa innovativ och energieffektiv teknik för fordon och trafikledningsfunktioner och STÖDER ett övergripande angreppssätt med flera olika åtgärder, t.ex. alternativa körsätt, alternativa bränslen, eltransporter och lämplig infrastruktur för sådana, samt en övergång till förnybara energikällor, även åtgärder inriktade på utsläppskällor såsom normer för koldioxidutsläpp, med beaktande av varje transportslags särdrag,
11. UPPMUNTRAR åtgärder för att underlätta rörlighet och förbättra tillgänglighet, för att minska utsläpp och överbelastning samt främja Europeiska unionens konkurrenskraft genom ytterligare utveckling och utbredd spridning av trafikledningssystem och intelligenta transportsystem i alla transportslag i de fall detta är de mest effektiva lösningarna,
12. UPPMUNTRAR fortsatt utveckling av ett rättvist och väl avvägt regelverk som syftar till ett förverkligande av en inre korrekt reglerad transportmarknad utan begränsningar, som gör det möjligt för företagen i EU att blomstra och medborgarna i EU att obehindrat och effektivt förflytta sig i hela Europa, med utnyttjande av potentialen i konkurrenskraftiga transporttjänster inom alla olika transportslag,
13. INSER nödvändigheten av att främja förändringar av individuella beteenden, bl.a. genom kommunikation eller informationskampanjer, för att möta miljöutmaningar och förbättra säkerheten inom alla transportslag, UPPMUNTRAR kommissionen att lägga fram det fjärde åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet (2011–2020) och INSER, i detta sammanhang, behovet av att ytterligare förstärka samarbetet och samordningen mellan europeiska organ och nationella behöriga myndigheter,
14. ANSER att transportanvändarnas och transportarbetarnas trygghet och säkerhet bör förbli en prioritering och ANSER att transportanvändarnas rättigheter och behov bör utvärderas och beaktas,

15. ANSER att främjandet av högkvalitativ sysselsättning och utbildning inom transportsektorn behöver förstärkas,
16. INSER behovet av att främja samordnade åtgärder för att stödja lokala, regionala och nationella myndigheter i utvecklingen av en hållbar stadspolitik, samtidigt som subsidiaritetsprincipen respekteras,
17. INSER nödvändigheten av ett utökat internationellt samarbete på transportpolitikens område i allmänhet, och i synnerhet med grannländer, för att främja Europas intressen globalt,
18. UPPMANAR kommissionen att se till att gemenskapens regelverk och pågående projekt genomförs korrekt och att, vid behov, anta kompletterande åtgärder och FRAMHÅLLER vikten av att utveckla flexibla lagstiftning och icke lagstiftande instrument, med respekt för principerna om subsidiaritet, öppenhet och insyn samt bättre lagstiftning, samtidigt som man strävar efter att minska de administrativa bördorna,
19. BETONAR att den framtida europeiska transportpolitiken bör utformas genom dialog och samarbete med alla berörda aktörer och andra berörda politikområden som också drar nytta av utvecklingen inom transportforskningen,
20. SER FRAM MOT kommissionens rapport om resultatet av samrådsprocessen och UPPMANAR kommissionen att notera medlemsstaternas vidare överväganden och att informera rådet om utvecklingen av förberedelserna inför den kommande vitboken, som förväntas komma senast i slutet av 2010/början av 2011."

LUFTFART

Avgifter för luftfartsskydd

Rådet noterade en lägesrapport om ett förslag till direktiv om fastställande av gemensamma principer för uttag av avgifter för luftfartsskydd vid EU:s flygplatser ([17393/09](#)).

De förberedande rådsorgan som har behandlat detta ärende har kunnat lösa många av de tekniska svårigheter som följer av de olika avgifts- och regelsystemen i enskilda medlemsstater. Den viktigaste fråga där ståndpunkterna fortfarande skiljer sig åt är den föreslagna rättsaktens **tillämpningsområde**. Enligt kommissionens ursprungliga förslag skulle direktivet gälla alla flygplatser i EU. I nuvarande skede av diskussionerna föreslår ordförandeskapet att alla kommersiella EU-flygplatser med en årlig trafik på mer än fem miljoner passagerare bör omfattas. En bred majoritet kan stödja detta. Ett antal delegationer skulle dock föredra att alla kommersiella flygplatser inbegrips eller att tröskeln för passagerarantal sänks, samtidigt som de medlemsstater som håller fast vid tröskeln på fem miljoner passagerare fruktar att detta skulle leda till en tung administrativ börda.

Rådet uppmanade sina förberedande organ att fortsätta diskussionen av ärendet.

Syftet med den föreslagna rättsakten är att säkerställa att avgifter för luftfartsskydd fastställs och tas ut på ett icke-diskriminerande och öppet sätt i hela unionen, men syftet är inte att fastställa nivån på dessa avgifter eller metoderna för att finansiera säkerhetsåtgärderna, vilka fortfarande kommer att vara varje medlemsstats ansvar. Den nya ramen skulle ge luftfartsbolagen möjlighet att veta på vilken grund avgifter beräknas och att inleda en dialog med de organ som fastställer eller tillämpar dessa.

I detta syfte föreskrivs i texten regelbundna **samråd** mellan luftfartsbolag och det organ som ansvarar för avgifter. Dessutom innehåller den regler om **öppenhet**, som är avsedda att säkerställa att luftfartsbolagen dels får information om metoderna för uttaget av avgifter och om deras beståndsdelar och struktur, dels lämnar information om sina transportplaner och krav till det ansvariga organet, så att hänsyn ska kunna tas till dessa olika faktorer.

Medlemsstater som inför strängare åtgärder för luftfartsskydd än de gemensamma standarderna och således föreslår en ändring av avgifterna för luftfartsskydd skulle dessutom vara skyldiga att göra en **konsekvensbedömning**, som visar hur kostnaderna för dessa åtgärder påverkar avgiftsnivån.

Dessutom skulle förslaget till direktiv fastställa principen om **kostnadssambanden**, vilket innebär att avgifterna för luftfartsskydd inte får överstiga kostnaderna för skyddet.

Varje medlemsstat ska ha en oberoende **tillsynsmyndighet**, som ska se till att de åtgärder som vidtas genomförs korrekt för att överensstämma med direktivet. Myndigheten ska också utforma förfaranden för att lösa tvister mellan lufttrafikföretag och de ansvariga organen.

Kommissionen lade fram sitt förslag i maj 2009 ([9864/09](#)) som ett svar på ett åtagande som gjordes 2007 gentemot Europaparlamentet under de förhandlingar som ledde till antagandet av ramförordning (EG) nr 300/2008 om luftfartsskydd. Europaparlamentet inledde sin behandling av förslaget under denna höst.

Samarbetsavtal med ICAO

Rådet bemyndigade kommissionen att inleda förhandlingar om ett samarbetsmemorandum med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som tillhandahåller en allmän ram för stärkt samarbete.

Ett fördjupat ömsesidigt samarbete mellan EU och ICAO skulle garantera att EU:s intressen i möjligaste mån beaktas inom ICAO. Å andra sidan skulle det ge ICAO och dess avtalslutande parter möjlighet att dra större nytta av utvecklingen inom EU när det gäller luftfart.

Avtalet skulle potentiellt kunna täcka alla aspekter av EU:s luftfartsrelaterade lagstiftning och politik på områden som luftfartssäkerhet, trafikledning och miljöskydd. Det skulle till exempel kunna föreskriva ett systematiskt utbyte av information, tekniskt stöd och samarbete när det gäller utformningen av regler på alla dessa områden.

I juni 2009 lade kommissionen fram sin rekommendation om ett beslut om bemyndigande att inleda sådana förhandlingar.

Andra etappen av förhandlingarna om luftfartstjänster med Förenta staterna

Kommissionen informerade rådet om framstegen i den andra etappen av de förhandlingar om luftfartstjänster som föreskrivs i "open skies-avtalet" mellan EU och USA, som undertecknades 2007 och preliminärt började tillämpas i mars 2008.

Även om 2007 års avtal fastställde en ram för samarbete med USA på regleringsområdet och gav luftfartsoperatörerna nya kommersiella friheter, gav det inte helt öppet tillträde till USA:s inhemska marknad. Avtalet innehöll därför en färdplan för en andra etapp av förhandlingar, vilken inleddes i maj 2008. Syftet är att komma fram till ett andra transportavtal 2010 i enlighet med EU:s och USA:s uttalande från toppmötet i november 2009. Rådet bekräftade den vikt det fäster vid detta.

Vid en översyn av läget välkomnade rådet de betydande framsteg som redan gjorts, särskilt i fråga om stärkt samarbete med USA på regleringsområdet avseende frågor om luftfartsskydd, förenkling och den roll som spelas av den gemensamma kommitté som inrättades genom avtalet.

Vad beträffar de viktigaste kvarstående frågorna framhöll rådet vikten av att öppna nya transatlantiska investeringsmöjligheter för luftfartsindustrin och av att fastställa väl avvägda trafikrättigheter. Dessutom betonade rådet förhandlingarnas betydelse för ett ytterligare fördjupat samarbete i miljöfrågor och för avtalets sociala dimension.

Nästa förhandlingsrunda är planerad till januari och februari 2010.

SJÖFART

Rapporteringsformaliteter för fartyg

I avvaktan på Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen nådde rådet en allmän riktlinje om ett utkast till direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i EU ([17693/09](#)). Förslaget till rättsakt är avsett att ersätta direktiv 2002/6/EG om samma fråga.

Utkastet till direktiv syftar till att förenkla och harmonisera de administrativa förfarandena, särskilt genom att se till att elektroniska system för dataöverföring används generellt för rapporteringsformaliteter. De mottagna uppgifterna ska överföras genom unionens SafeSeaNet-system för utbyte av sjöfartsuppgifter, men medlemsstaterna får vid sådan överföring utelämna uppgifter avsedda för tull- och gränsövervakningsändamål. Användningen av pappersformat för rapportering kommer att fasas ut.

Under diskussionerna i rådets arbetsgrupp enades man om denna fokusering på elektronisk dataöverföring, eftersom det bredare tillvägagångssätt som kommissionen föreslagit ansågs brista i tydlighet. Utkastet till direktiv i dess nuvarande form innehåller emellertid också en mer allmän bestämmelse som gynnar ytterligare harmonisering av rapporteringsformaliteterna på nationell nivå och EU-nivå.

Eftersom direktivet inte leder till nya rapporteringsformaliteter, kommer fartyg som nu är undantagna från sådana skyldigheter fortfarande att uteslutas från direktivets tillämpningsområde. Dessutom kommer länder som saknar kusthamnar att undantas från skyldigheten att införliva direktivet i fråga om hamnar.

Förslaget ingår som en del av de åtgärder som kommissionen annonserade i ett meddelande i januari 2009 ([5775/09](#)) i syfte att skapa ett europeiskt sjöfartsområde utan hinder.

Kommissionen lade fram sitt förslag i januari 2009 ([5789/09](#)). Antagandet av utkastet till direktiv omfattas av det ordinarie lagstiftningsförfarandet enligt Lissabonfördraget (dvs. medbeslutandeförfarande med Europaparlamentet). Europaparlamentet påbörjade denna höst sin behandling av texten.

TELEKOMMUNIKATION

Post i2010-strategin – Rådets slutsatser

Rådet höll en riktlinjedebatt om framtiden för i2010-strategin i syfte att ge kommissionen vägledning när det gäller att utforma en ny digital agenda.

Ministrarna framförde bland annat sina synpunkter på prioriteringarna för post i2010-strategin, som syftar till att säkerställa tillväxt, skapa sysselsättning och ett hållbart EU, och på sätt att med hjälp av Internet och andra sociala medier i högre grad göra medborgarna delaktiga i det politiska beslutsfattandet. Den nya kommissionen kommer att lägga fram förslag till den nya agendan under våren 2010 och den ska diskuteras under det spanska ordförandeskapet.

Rådet antog slutsatser, där aspekter som bör tas upp i den nya digitala agendan för Europa förtecknas ([17107/09](#)).

I slutsatserna framhålls bland annat följande:

- Vikten av att främja Internets öppna, decentraliserade och dynamiska karaktär genom att främja ytterligare utvidgning.
- Vikten av att utforma arrangemang för elektronisk identifiering som garanterar dataskydd och respekt för medborgarnas integritet.
- Att e-tillgänglighet för alla är en nyckelfaktor för att uppnå ett kunskapssamhälle som är integrerat och ger egenmakt.

Den digitala utdelningen – Rådets slutsatser

Rådet antog slutsatser om hur den digitala utdelningen kan omvandlas till sociala fördelar och ekonomisk tillväxt ([17113/09](#)).

Den digitala utdelningen är resultatet av övergången från analog till digital markbaserad television i Europa, vilken medlemsstaterna förväntas ha slutfört före slutet av 2012. Syftet med rådets slutsatser är att uppnå en viss nivå av teknisk och politisk samordning medlemsstaterna emellan för att få till stånd den digitala utdelningen på bandet 800 MHz.

I slutsatserna

- framhålls det faktum att radiospektrumet är en sällsynt resurs som behöver utnyttjas effektivt,
- betonas den digitala utdelningens betydelse för att tillhandahålla höghastighetsbredbandstjänster i landsbygdsområden, och
- uppmanas medlemsstaterna att bidra till utarbetandet av en gemensam EU-strategi för frågor angående spektrumsamordningen med tredjeländer.

Nät- och informationssäkerhet

Rådet antog en resolution om en europeisk samarbetsstrategi för nät- och informationssäkerhet ([15841/09](#)).

Resolutionen är en reaktion på kommissionens meddelande i denna fråga ([8375/09](#))¹, vars syfte är att utforma en EU-politik till skydd av kritisk informationsinfrastruktur.

¹ Se pressmeddelande 10850/09 av den 11–12 juni 2009.

I resolutionen ges vägledning för framtiden och i synnerhet

- noteras det att säkerhetsincidenter riskerar att undergräva användarnas förtroende för teknik, nätverk och tjänster,
- framhålls det att det behövs en hög nät- och informationssäkerhetsnivå inom EU för att understödja medborgarnas fri- och rättigheter, inbegripet rätten till integritet, och
- konstateras det att det behövs ökad medvetenhet och fler riskhanteringsverktyg för alla berörda parter.

ÖVRIGA FRÅGOR

TRANSPORT

Integrerad havspolitik inbegripet övervakning till sjöss

Ordförandeskapet informerade rådet om det arbete med integrerad havspolitik, inbegripet övervakning till sjöss, som utförts under de senaste sex månaderna. Det framhöll särskilt en rapport från ordförandeskapet om integrerad övervakning till sjöss ([15474/1/09](#)) och rådets slutsatser om den integrerade havspolitiken ([15175/1/09](#)), som antogs i november och förelades Europeiska rådet i december.

Reviderad bilaga VI till Marpolkonventionen – uppföljning av utvecklingen och effekterna

Rådet noterade den information som den finländska delegationen lämnade ([17614/09](#)) om konsekvenserna av ikraftträdandet av den reviderade bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). Genom den reviderade bilagan kommer strängare krav på svavelinnehållet i bränsle som används för sjöfart att införas. Den finländska delegationen uttryckte oro över de ökade kostnader som de nya reglerna förmodligen kommer att innebära för Finlands industri, eftersom denna är så beroende av sjötransporter.

Den europeiska transportsektorn

Rådet noterade kommissionens korta översikt av den ekonomiska krisens konsekvenser för den europeiska transportsektorn, särskilt i fråga om sysselsättning, och av de åtgärder som nu vidtas eller kommer att vidtas för att hjälpa transportsektorn att lösa de nuvarande svårigheterna.

Resultatet av ministerkonferensen *TEN-T-dagarna 2009*

Den italienska delegationen och kommissionen informerade rådet om resultatet av den årliga ministerkonferensen om transeuropeiska transportnät, som hölls i Neapel den 21–22 oktober med deltagande av 46 länder (*TEN-T-dagarna 2009*). Konferensen granskade genomförandet av prioriterade projekt och diskuterade ramen för den framtida TEN-T-politiken. Den behandlade också den yttre dimensionen av de europeiska transportnäten och framhöll vikten av att ytterligare utveckla länkar med grannregioner i Europa och med den afrikanska kontinenten.

TEN-T-konferensen nästa år kommer att äga rum i Zaragoza (Spanien) i juni.

Trafiksäkerhet: tillhandahålla tillräckliga resurser och förbättra kvaliteten på fordon och infrastruktur

Rådet noterade den italienska delegationens information om sitt förslag till inrättande av en trafiksäkerhetsfond. Italien lade fram förslaget vid den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet den 19–20 november 2009 i Moskva. Syftet med fonden, som EU-länderna och försäkringsbolagen skulle bidra till, skulle vara att finansiera initiativ till förbättrad trafiksäkerhet.

Lägesrapport om upphandlingsprocessen avseende Galileos operativa kapacitet

Kommissionen gav rådet uppdaterad information om läget när det gäller upphandlingsförfarandet för att Galileoprojektet ska bli fullt operativt. Upphandlingsförfarandet är en av de avgörande aspekterna i förordning (EG) nr 683/2008 om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo).

Överenskommelse om inrättande av ett funktionellt luftrumsblock mellan Danmark och Sverige

Ordförandeskapet informerade rådet om att Sverige och Danmark undertecknat en överenskommelse om inrättande av ett funktionellt luftrumsblock mellan Danmark och Sverige, som innebär att de båda länderna omfattas av ett gemensamt luftrum. Den regionala uppdelningen av det europeiska luftrummet genom inrättandet av funktionella luftrumsblock är ett krav enligt det andra paketet för det gemensamma europeiska luftrummet och måste senast i slutet av 2013 vara uppfyllt i hela unionen.

Det tillträdande ordförandeskapets arbetsprogram

Den spanska delegationen informerade rådet om det tillträdande spanska ordförandeskapets arbetsprogram i fråga om transportsektorn, vilket kommer att inriktas på tre nyckelprioriteringar, nämligen hållbarhet, innovation och säkerhet.

TELEKOMMUNIKATION

Förvaltning av Internet

Ordförandeskapet informerade delegationerna om den verksamhet som under det svenska ordförandeskapet nyligen utförts avseende förvaltning av Internet.

Två viktiga händelser påverkade diskussionerna denna höst, nämligen den nya åtagandebekräftelse som slöts mellan USA:s handelsdepartement och Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), som trädde i kraft den 1 oktober, samt det fjärde mötet i Forumet för förvaltning av Internet (IGF) i Egypten i november.

Ordförandeskapets arbetsprogram

Rådet åhörde en kort föredragning av den spanska delegationen om de viktigaste aspekterna av det arbetsprogram på telekommunikationsområdet som ska genomföras under dess mandatperiod från och med januari till och med juni 2010.

I ANSLUTNING TILL RÅDETS MÖTE

*Annan information om **telekommunikation** i anslutning till rådets möte:*

Följande rättsakter i "telekommunikationspaketet" offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning av den 18 december 2009, L 337, volym 52:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1211/2009 av den 25 november 2009 om inrättande av organet för europeiska regleringsmyndigheter för elektronisk kommunikation (Berec) och byrån (sidan 1).
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/136/EG av den 25 november 2009 om ändring av direktiv 2002/22/EG om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster, direktiv 2002/58/EG om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation och förordning (EG) nr 2006/2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen (sidan 11).
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/140/EG av den 25 november 2009 om ändring av direktiv 2002/21/EG om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster, direktiv 2002/19/EG om tillträde till och samtrafik mellan elektroniska kommunikationsnät och tillhörande faciliteter och direktiv 2002/20/EG om auktorisation för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (sidan 37).

ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER

TRANSPORT

Riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

I avvaktan på Europaparlamentets yttrande antog rådet en allmän riktlinje om omarbetningen av det beslut till riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, som ursprungligen antogs 1996. Omarbetningen ([16009/09 + Addenda 1 to 5](#)*) innehåller de olika ändringar av beslutet som gjorts under årens lopp och införlivar nya ändringar som är nödvändiga för att ta hänsyn till EU:s utvidgning till 27 medlemsstater.

Riktlinjerna utgör en allmän referensram för sådana projekt av gemensamt intresse som bidrar till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Målet är att gradvis inrätta nätet till 2020 genom att infrastrukturnät för land-, sjö- och lufttransporter integreras i hela unionen.

YTTRE FÖRBINDELSER

Samarbetsrådet EU–Moldavien

Rådet godkände utkast till dokument rörande det elfte mötet i samarbetsrådet EU–Moldavien, som ska hållas i Bryssel den 21 december 2009. Dessa dokument innehåller en preliminär dagordning för mötet, en preliminär kommenterad dagordning och ett utkast till gemensamt uttalande.

MILJÖ**Transport av avfall – föreskrivande förfarande med kontroll**

Rådet beslutade att inte motsätta sig antagandet av en kommissionsförordning som syftar till att ta hänsyn till de ändringar som Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) antagit av lydelsen hos den förteckning över avfall som inbegrips i förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall.

Enligt det föreskrivande förfarandet med kontroll kan rådet motsätta sig en rättsakt som går utöver kommissionens genomförandebefogenheter, inte är förenlig med syftet med eller innehållet i det grundläggande instrumentet eller inte respekterar subsidiaritets- eller proportionalitetsprinciperna, om den föreskrivande kommittén tidigare stödde de föreslagna åtgärderna.

UTVECKLING**Medlemsstaternas bidrag till Europeiska utvecklingsfonden 2011**

Rådet antog ett beslut om fastställande av taket för det finansiella bidrag som medlemsstaterna ska betala för att finansiera Europeiska utvecklingsfonden (EUF) 2011 ([16421/09](#)).

INRE MARKNADEN**Typgodkännande av motorfordon – mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg – kommittéförfarande**

Rådet beslöt att inte motsätta sig kommissionens antagande av

- en förordning som ersätter bilagorna V, X, XV och XVI till direktiv 2007/46/EG om en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv"),

- ett direktiv om ändring av direktiv 91/226/EEG och 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, och
- ett direktiv om ändring av direktiv 97/68/EG om utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Enligt det föreskrivande förfarandet med kontroll kan rådet motsätta sig en rättsakt som går utöver kommissionens genomförandebefogenheter, inte är förenlig med syftet med eller innehållet i det grundläggande instrumentet eller inte respekterar subsidiaritets- eller proportionalitetsprinciperna.

HANDELSPOLITIK

Antidumpning – karbamidammoniumnitrat – sämskläder

Rådet antog två förordningar om

- ändring av rådets förordning (EG) nr1911/2006 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av karbamidammoniumnitratlösningar med ursprung i bl.a. Ryssland ([16609/09](#)), och
- avslutande av en översyn avseende en ny exportör enligt rådets förordning (EG) nr 1338/2006 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina, samt om retroaktivt uttag och införande av en antidumpningstull på import från en exportör i det landet och om avslutande av registrering av denna import ([16915/09](#)).