



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationell samordning

**Rådets möte (Transport- Telekom- och Energifrågor, transportministrarna)
den 27 mars 2006 i Bryssel**

Kommenterad dagordning

1. **Godkännande av dagordningen**
2. **Ev. godkännande av A-punktlistan**

LANDTRANSPORT

3. Reviderat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artiklarna 71 och 89 i EG-fördraget)

– Lägesrapport/riktlinjedebatt

11508/05 TRANS 155 CODEC 657

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden inför TTE-rådet den 5 december 2005.

Bakgrund

Förslaget behandlar hur kontrakt skall tilldelas transportföretag som utför kollektivtrafik på järnväg och väg. Det är en omarbetning av två tidigare förslag och tar hänsyn till diskussionerna om vitboken om tjänster av allmänt intresse och till rättspraxis. Syftet med förslaget är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas möjligheter att bevilja ensamrätt för företag som utför kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg och fastställa ersättning för transporter som utförs med stöd av allmän trafikplikt. Ett annat syfte är att fastställa en ordning som så lite som möjligt påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Vid TTE-rådet avser ORDF lämna en lägesrapport och låta ministrarna debattera två knäckfrågor. Frågorna rör dels

omfattningen av tjänster som skall kunna direkttilldelas utan förgående anbudsförfarande, dels vilka typer av existerande kontrakt som skall kunna fortsätta att gälla efter förordningens ikraftträdande.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör motverka ökade inslag av marknadsbegränsningar som bland annat alltför långa kontraktstider, omfattande möjligheter till direkttilldelning till så kallade interna företag och alltför långa övergångsperioder. I den första frågan finns starka önskemål från andra MS att kunna direkttilldela så många typer av järnvägs- eller spårbundna tjänster som möjligt. SE bör eftersträva att denna möjlighet enbart gäller för långväga tågförbindelser för att inte begränsa marknadsöppningen för den typ av trafik där vi har en öppen marknad i SE. I den andra frågan finns också önskemål från flera MS att redan ingångna kontrakt av olika slag skall fortsätta att gälla efter ikraftträdandet. Med de väl tilltagna övergångsperioder som förslaget redan har bör SE eftersträva att enbart kontrakt upprättade efter en upphandling i konkurrens skall gälla till de går ut om det sker efter övergångstidens slut.

Se även bifogad ministerrådspromemoria (bilaga 1).

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (omarbetning)(R)(*) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)

– *Politisk överenskommelse*

15820/03 TRANS 360 CODEC 1773

Förslaget behandlades senast av EU-nämnden den 17 juni 2005 inför TTE-rådet i juni 2005 och den 25 november 2005 inför TTE-rådet den 5 december 2005.

Bakgrund

Hösten 2003 lade KOM fram ett förslag med en omarbetning av körkortsdirektivet. Syftet med förslaget till revision av det nu gällande direktivet 91/439/EEG om körkort är främst att förbättra körkortets skydd mot förfalskningar, att säkerställa fri rörlighet för EU-förare och att förbättra trafiksäkerheten. Förslaget innebär i korthet följande:

- Harmonisering av körkortens utformning genom att plastkort blir standard
- Harmonisering av giltighetstiden för körkort
- Utvidgad undersökning om tidigare körkortsinnehav
- Höjning av minimiåldern för att få köra de mest kraftfulla motorcyklarna och vissa andra ändringar av körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten
- Införande av en ny körkortskategori för mopeder

- Harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare och
- Minimikrav för utbildning av förarprovare.

Rådet fattade, i avvaktan på EP: s första läsning, beslut om en gemensam inriktning den 7 oktober 2004. Rådets beslut innebar flera ändringar i förhållande till KOM: s ursprungliga förslag men var i överensstämmelse med de viktigaste dragen.

EP behandlade förslaget i en första läsning den 23 februari 2005. Vid behandlingen antog EP närmare hundratalet ändringsförslag, varav närmare hälften helt eller delvis stämmer överens med rådets ändringar i den gemensamma inriktningen.

ORDF försökte inför rådsmötet i juni 2005 att nå en tidig uppgörelse med EP i andra läsningen. Den lösning som förhandlades fram mellan rådet och EP innehöll kompromisser vad gäller 1. utbyte av existerande körkort, 2. kraven för tillträde till mc-behörigheterna A1, A2 och A och 3. villkoren för att dra släpvagnar med B-körkort. Vid behandlingen i Coreper inför rådsmötet visade det sig dock att fem länder ansåg att det var för tidigt för en uppgörelse, huvudsakligen beroende på frågan om utbyte av körkort. ORDF valde därför att endast presentera förhandlingsläget på rådsmötet. Då förslaget togs upp på nytt på TTE-rådet i december 2005 förklarade samma länder att de ville ha fortsatt betänketid.

Inför TTE-rådet har ORDF i fortsatta överläggningar med de fem länderna uppnått en lösning som innebär att alla utom ett förklarat sig kunna godta kompromissen med tillägget att MS som alternativ kan välja att den administrativa giltighetstiden för A- och B-körkort kan vara 15 istället för 10 år. ORDF: s bedömning är att också att EP kan godta en sådan lösning.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE har godtagit den kompromisslösning som ORDF förhandlade fram med EP inför rådsmötet i juni 2005. Den innebär i förhållande till rådets tidigare politiska överenskommelse att 1. 24 år blir åldersgränsen för direkttillträde till A-körkort utan möjlighet för MS att nationellt sätta annan åldersgräns 2. den högsta tillåtna totalvikten för att med B-körkort dra fordonskombinationer (dragbil + släp) höjs till 4250 kg med visst krav på utbildning alternativt prov. SE bör också kunna som en utväg stödja ORDF: s fortsatta försök att nå en lösning i andra läsningen med en möjlighet för de MS som så önskar att välja 15 års administrativ giltighetstid för A- och B-körkort.

Körkortsdirektivet får i den senaste kompromisslösningen de effekter på svenska regler som framgår av bifogade promemoria (bilaga 2).

5. Trafiksäkerhet

a) Halvtidsöversyn av åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010

– *Föredragning av kommissionen (Offentlig debatt)*
6793/06 TRANS 49

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

2003 antog KOM meddelandet (KOM (2003) 311 slutlig) med ett europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet. I åtgärdsprogrammet angavs på nytt målet med en halvering av antalet dödade som KOM satt upp två år tidigare i vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010.

KOM åtog sig i åtgärdsprogrammet att 2005 utarbeta en delrapport om de framsteg som gjorts, de åtgärder som vidtagits och om de anpassningar som blivit nödvändiga till följd av utvidgningen. Samtidigt förbehöll sig KOM rätten att utifrån denna delrapport föreslå eventuella lagstiftningsåtgärder. Det aktuella meddelandet från KOM är en redovisning av KOM av läget efter halva tiden. Det åtföljs av ett arbetsdokument i fem delar från KOM som innehåller olycksstatistik, ett faktablad för varje medlemsstat, en översikt över EU: s trafiksäkerhetslagstiftning, exempel på projekt finansierade av KOM samt exempel avseende den europeiska stadgan för trafiksäkerhet.

I halvtidsöversynen konstaterar KOM att målsättningen med en halvering av antalet förolyckade i trafiken inneburit en drivfjäder för trafiksäkerhetsarbetet i EU och lett till stora framsteg. På fyra år har antalet förolyckade minskat med 17,5 % från 50 000 till 41 600. Om den här utvecklingen skulle fortsätta innebär det att antalet förolyckade 2010 skulle uppgå till 32 500, vilket skall jämföras med målet om högst 25 000 förolyckade. Avslutningsvis konstateras att EU, MS och andra berörda aktörer måste göra mer för att målet skall kunna uppnås. I samband med halvtidsöversynen av vitboken om transportpolitiken har KOM därför för avsikt att undersöka vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att förbättra trafiksäkerheten.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör välkomna meddelandet med halvtidsöversynen av trafiksäkerhetsprogrammet.

Liksom KOM anser regeringen att det är viktigt att alla berörda aktörer måste göra mer för att vi skall nå trafiksäkerhetsmålen på såväl EU som nationell nivå. Ett område som kan komma att bli avgörande för att vi skall lyckas nå målen är användningen av ny teknik för bättre

trafiksäkerhet, som till exempel ISA (Intelligent Speed Adaptation) och alkoholås. För att kunna införa sådana lösningar är vi beroende av EU: s medverkan. Det är viktigt att vi samarbetar för att denna teknik skall kunna börja användas i större omfattning och för att införandet av sådan teknik inte försenas eller förhindras till men för trafiksäkerheten.

b) Informellt ministermöte om trafiksäkerhet (Bregenz den 2–3 mars 2006)

– *Information från ordförandeskapet*

Bakgrund

Det österrikiska ordförandeskapet höll i början av mars ett informellt ministermöte om trafiksäkerhet i Bregenz, Österrike. På mötet informerades bland annat om KOM: s halvtidsöversyn av EU: s trafiksäkerhetsprogram, nationella trafiksäkerhetskampanjer och en gemensam trafiksäkerhetskampanj i EU om trafiknykterhet.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från ORDF.

6. Inre vattenvägar

(a) Meddelande från kommissionen om främjande av transport på inre vattenvägar "Naiades" – Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar

– *Föredragning av kommissionen*
5583/06 TRANS 20 MAR 8

(b) Högnivåmöte om inlandssjöfart (Wien den 14–15 februari 2006)

– *Information från ordförandeskapet*

Meddelandet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Inre vattenvägar (kanalsystem) är en av ORDF: s prioriteringar. Eftersom SE saknar ett kanalsystem jämförbart med de kontinentala systemen har frågan ett begränsat intresse för svensk del.

Förslag till svensk ståndpunkt

Främjande av de inre vattenvägarna på kontinenten har betydelse också för svenska transporter. Regeringen ser därför positivt på främjandet av dessa inre vattenvägar. Se bör notera informationen från ORDF: s beträffande högnivåmötet i Wien.

LUFTFART

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 80.2 i EG-fördraget)

– *Allmän riktlinje*

12588/05 AVIATION 129 CODEC 787

+ COR 1

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 2 december 2005 inför TTE-rådet den 5 december.

Bakgrund

EP och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten har varit i kraft sedan januari 2003. De erfarenheter som vunnits genom KOM:s inspektioner och den dagliga tillämpningen av förordningen visar på en del problem. En orsak till detta är det snabba utarbetandet och antagandet av förordningen till följd av händelserna den 11 september 2001.

KOM föreslår därför att förordningen ersätts av en ny. Målet är att förtydliga, förenkla och harmonisera kraven på luftfartsskydd ytterligare. Det nu aktuella förslaget till ny ramförordning innehåller endast de grundläggande principerna för vad som måste göras för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, medan tekniska och andra förfaranden för hur detta skall gå till fastställs i genomföranderättsakter. Ett nytt inslag i förslaget är bestämmelser för säkerhet under själva flygningen, som täcker så olika områden som tillträde till cockpiten, störande passagerare och säkerhetsansvarig personal ombord. KOM avser dock inte tvinga någon medlemsstat att godta beväpnade vakter ombord på luftfartyg. Förslaget kan få konsekvenser för posttransporter i Sverige. SE har lagt fram förslag till ändring av en definition för att förhindra detta. Detta förslag har delvis godtagits och KOM gör även ett uttalande till protokollet med innebörd att posttransporter i medlemsstaterna inte skall försvåras.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen anser att det är bra att ramförordningen förenklas och att vissa detaljbestämmelser lyfts ut ur den. SE har kunnat påverka texten till KOM:s uttalande om posttransporter och bör kunna godkänna den nu aktuella formuleringen.

Se även bifogad ministerrådspromemoria (bilaga 3).

8. Förslag till rådets förordning om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (Det gemensamma luftrummet) (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 171 i EG-fördraget)

– *Lägesrapport*

15143/05 AVIATION 185

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Flygledningstjänstsystemet i Europa är föråldrat, kostnadsdrivande och fragmentiserat. För att kunna garantera säkerheten för flygtrafiken under de kommande åren måste nya tekniska lösningar och industritillverkad utrustning tas fram. Syftet med projektet är att bygga upp en ny flygledningsstruktur inom gemenskapen som främjar en säker och miljövänlig utveckling av flygtransporterna. SESAR utgör den tekniska/industriella fortsättningen av arbetet med genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Förslaget till förordning avser förutsättningarna och formerna för bildandet av ett gemensamt företag för styrningen av projektet.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE delar uppfattningen att flygledningstjänstsystemet i Europa behöver konsolideras och moderniseras av både säkerhets- och miljöskäl. Flera utestående frågor måste dock ges en godtagbar lösning innan beslut kan tas. Det handlar bl.a. om styrningsformen, medlemsstaternas insynsmöjligheter i företaget och finansieringsfrågor.

Se även bifogad ministerrådspromemoria (bilaga 4).

9. Yttre förbindelser

(a) Förhandlingar mellan EU och USA om ett lufttransportavtal

– *Information från kommissionen*

Frågan behandlades senast i EU-nämnden den 2 december 2005 inför TTE-rådet den 5 december.

Bakgrund

I juni 2003 fick KOM mandat av rådet att förhandla med USA om ett luftfartsavtal, med syfte att tillskapa en ”open aviation area”. Avtalet skall ersätta MS bilaterala avtal med USA. Efter sex förhandlingsrundor fick rådet i juni 2004 ta ställning till ett förslag från KOM om ett delavtal. Rådet ansåg emellertid att förhandlingarna borde återupptas med sikte på att uppnå en bättre balans mellan parterna. Förhandlingarna har nu slutförts och parterna är överens om ett avtal i ett första steg.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från KOM. SE bör välkomna att parterna är överens om ett luftfartsavtal.

(b) EU–Ryssland – Överflygningar av Sibirien

- (ev.) Antagande av rådets beslut om bemyndigande av kommissionen att förhandla med Ryska federationen för att lösa frågan om avgifterna för överflygningar av Sibirien
- (ev.) Rådets slutsatser

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Sedan länge tvingas EU: s flygbolag betala särskilda avgifter för rätten att överflyga Sibirien. Dessa avgifter tillkommer utöver ordinarie överflygningsavgifter och uppgår till betydande belopp. Utan att dessa extra avgifter betalas, tillåts inga överflygningar över Ryssland till Asien. EU: s MS har inte lyckats lösa denna fråga bilateralt. KOM för sedan en tid samtal med Ryssland i syfte att få avgiftssystemet avvecklat. Samtalen går dock trögt. KOM har nu begärt rådets mandat att å MS vägnar förhandla med Ryssland i syfte att ingå ett avtal om en avveckling av systemet. Undertecknandet av ett sådant avtal skall vara en förutsättning för Rysslands tillträde till WTO. Målet är att avgiftssystemet skall avvecklas stegvis och att det skall vara helt avvecklat år 2013. KOM har också föreslagit att rådet antar ett antal rådsslutsatser i denna fråga.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör stödja förslaget till mandat och rådsslutsatser.

INTERMODALA FRÅGOR

10. Globalt system för satellitnavigering (GNSS) – De viktigaste delarna i koncessionsavtalet

– *Information från kommissionen/diskussion*

Bakgrund

Rådet har tidigare beslutat att satellitnavigeringssystemet Galileo skall byggas och drivas av en privat koncessionär under överinseende av den nyligen etablerade europeiska övervakningsmyndigheten för GNSS (globala satellitnavigeringssystem). På TTE-rådet kommer information att ges om den förhandling som för närvarande förs med en potentiell koncessionär. Enligt beslut i TTE-rådet i december 2004 avsåg rådet att före 2005 års slut ta ställning till en analys av förhandlingsresultatet. Förhandlingen är nu försenad och resultatet skall presenteras först under andra kvartalet 2006.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från KOM.

11. Översyn av strategin för hållbar utveckling

– *Riktlinjedebatt (Offentlig debatt)*

15796/05 ENV 601 AGRI 355 ECO 159 ECOFIN 412 ENER 203
DEVGEN 254 MI 143 PECHE 285 RELEX 766 SAN 217
SOC 516 TRANS 285 RECH 242 EDUC 196

KOM: s förslag till översyn av EU: s strategi för hållbar utveckling har inte behandlats i TTE-rådet tidigare. EU-nämnden har dock behandlat frågan den 3 och 17 mars, 2006 i samband med regeringens samråd med EU-nämnden inför Miljö- respektive Jordbruks- och fiskerådet.

Bakgrund

Kommissionen lade den 13 december 2005 fram sitt förslag till översyn av EU: s strategi för hållbar utveckling. Förslagen i strategin omfattar åtgärder på sex prioriterade områden – klimatförändringar och ren energi, folkhälsa, social sammanhållning, demografi och migration, förvaltning av naturresurser, hållbara transporter samt global fattigdom och utveckling. Dessutom finns förslag till åtgärder för uppföljning och beslutsfattande. Diskussionen har som vägledning tre frågor från ordförandeskapet. Den slutliga strategin planeras att antas av Europeiska rådet den 15-16 juni 2006.

Förslag till svensk ståndpunkt

Den nuvarande strategin för hållbar utveckling antogs av Europeiska rådet i juni 2001 under SE: s ordförandeskap i EU. SE har därför ett särskilt ansvar att eftersträva en ambitiös ny hållbarhetsstrategi. SE anser generellt att KOM: s förslag är en bra bas för förhandlingar men att det är önskvärt att i vissa delar förstärka och utveckla förslaget. Det gäller bl.a. på områdena klimat och ren energi, folkhälsa, hantering av naturresurser, hållbara transporter och globala aspekter. Jämställdhetsaspekterna av hållbar utveckling bör betonas liksom hållbar produktion och konsumtion. Utbildning som instrument för hållbar utveckling bör få en mer framträdande plats.

Se även bifogad ministerrådspromemoria (bilaga 5).

12. Övriga frågor

(a) Konferensen med generaldirektörerna för de civila luftfartsmyndigheterna om en övergripande strategi för luftfartssäkerhet (ICAO: s högkvarter, Montreal den 20–22 mars, 2006)

– *Information från ordförandeskapet*

Bakgrund

Konferensen arrangeras mot bakgrund av det stora antalet flygolyckor under 2005. Ursprungligen var tanken att konferensen skulle hållas i Europa men intresset har växt och deltagandet kommer nu att omfatta alla ICAO:s medlemsstater. EU:s medlemsstater och övriga europeiska länder inom Europeiska konferensen för civil luftfart, ECAC, har lagt fram ett gemensamt dokument inför konferensen.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från ORDF. SE har kunnat påverka innehållet i det gemensamma dokumentet och står helt och hållet bakom detta.

b) Uppföljning av förslaget till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster

– Information från kommissionen

Förslaget har tidigare behandlats i EU-nämnden, senast inför TTE-rådet den 5 december 2005.

Bakgrund

Direktivet syftar till att garantera en mer systematisk tillämpning av fördragets bestämmelser, alltså fri etableringsrätt och fri rörlighet för personer, varor och tjänster samt konkurrensreglerna inom hamnsektorn. För att säkerställa att hamnarna används på ett effektivt och ändamålmässigt sätt är det enligt KOM nödvändigt att införa specifika och tydliga bestämmelser om tillträde till marknaden för hamntjänster. De tjänster som berörs är i första hand lotsning, bogsering och olika sorters lasthantering. Direktivförslaget bygger till stora delar på ett tidigare direktiv med samma namn vilket röstades ner av EP hösten 2003.

KOM:s förslag till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster var i januari 2006 uppe för omröstning i EP. EP avvisade förslaget med en bred majoritet. Den första läsningen avslutades därmed och det är nu upp till KOM att avgöra om förslaget ska dras tillbaka eller om rådet ska fortsätta behandla frågan.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE har tidigare framfört kritik mot direktivet på grund av att förslaget bland annat försvårar en hamns möjligheter till långsiktig planering och skapar osäkra förutsättningar när hamnarna skall göra långsiktiga och kostsamma investeringar. Risken är också överhängande att direktivet för med sig alltför mycket byråkrati och andra administrativa bördor för hamnens olika parter. Enligt regeringens uppfattning bör nu KOM dra tillbaka direktivförslaget.

c) Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om förbättrat

skydd i försörjningskedjan och förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat skydd i försörjningskedjan

– *Föredragning av kommissionen*

6935/06 TRANS 54 MAR 24 AVIATION 31

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

KOM föreslår gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter i syfte att komplettera befintliga gemenskapsbestämmelser om transportskydd. Det finns för närvarande inga regler för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransport i gemenskapen. Valet av en förordning som regleringsform motiveras av att det ligger i linje med den befintliga skyddslagstiftningen för sjöfart, luftfart och flygplatser.

I förslaget definieras försörjningskedjan som alla de processer och aktörer som är inblandade i förberedelse av gods för transport och landtransport av gods från en produktionsplats till en leveransplats inom EU. MS föreslås skapa en kvalitetsmärkning för skydd som kan tilldelas aktörer i försörjningskedjan som uppfyller de europeiska minimikraven för skydd, s.k. säkra aktörer. Alla aktörer som är inblandade i verksamheter med förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen, transport av gods, befördran av gods, lagring eller verksamhet vid inlandsterminal kan ansöka om att klassas som säker aktör. Inom ramen för de obligatoriska reglerna föreslås införas en frivillig ordning genom vilken aktörerna i försörjningskedjan kan öka skyddet i utbyte mot stimulansåtgärder. Säkra aktörer föreslås också medges förenklingar vid säkerhetskontroller vilket bör ge dem handels- och konkurrensfördelar. Enligt förslaget ska MS också utse en behörig skyddsmyndighet för försörjningskedjan.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör ta del av KOM: s presentation. En svensk ståndpunkt håller på att utformas. Förslaget kommer att remitteras till berörda aktörer inom kort. En faktagromemoria kommer att presenteras för riksdagen i slutet av april 2006.

d) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena vägtransportfordon

– *Föredragning av kommissionen*

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

KOM: s förslag till direktiv syftar till att minska utsläppen från transportsektorn och bidra till att det skapas en marknad för rena

fordon. Förslaget innebär i korthet att det ställs obligatoriska krav på offentliga organisationers och företags inköp av tunga fordon. Enligt förslaget skall minst 25 procent av de tunga fordon som en offentlig organisation eller företag köper in eller leasar under ett kalenderår uppfylla kraven för miljövänligare fordon (EEV-fordon).

Förslag till svensk ståndpunkt

En svensk ståndpunkt håller på att utvecklas, bl.a. med hjälp av ett remissmöte den 29 mars. Följande förslag till ståndpunkt är därför preliminär. Regeringen är i grunden positiv till ambitiösa EU-gemensamma upphandlingskrav för att introducera miljövänligare fordon. Miljövinsterna med detta förslag är dock begränsade eftersom EEV-fordon i stort uppfyller samma krav som s.k. Euro V fordon som blir obligatoriska från 2009. Fordonens klimatpåverkan beaktas inte. Direktivförslaget innehåller några delar som gör det svårt att acceptera förslaget i dess nuvarande utformning. Det obligatoriska kravet, att köpa minst 25 procent EEV-fordon, kan bli svårt att genomföra i SE på grund av det kommunala självstyret. Det är inte konkurrensneutralt mellan offentliga och privata företag.

e) Information om den "svarta lista" som antagits av kommissionen på grundval av Europaparlamentets och rådets förordning om antagande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen

– Information från kommissionen

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden. Förordningen har dock tidigare behandlats i EU-nämnden, senast inför TTE-rådet den 21 april 2005.

Bakgrund

I slutet av förra året antogs förordningen om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla flygbolag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket flygbolag som utför en viss flygning.

Enligt förordningen skall varje MS meddela KOM vilka flygbolag som av säkerhetsskäl belagts med verksamhetsförbud inom sitt territorium. KOM skall därefter sammanställa en gemenskapslista över förbjudna flygbolag.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från KOM.

f) Uppföljning av ministerkonferensen om motorvägar till sjöss (Ljubljana den 24 januari 2006)

– Information från den slovenska delegationen

Bakgrund

Den 23-34 januari arrangerades en ministerkonferens om sjömotorvägar i Ljubljana, SI, gemensamt av det slovenska transportministeriet och KOM.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen.

g) Luftfartskrigsförsäkring

– Information från Luxemburg om dess speciella situation

Bakgrund

Alltsedan händelserna i USA den 11 september 2001 har flygförsäkringsmarknaden kännetecknats av instabilitet. Under en period därefter drog försäkringsindustrin in delar av det försäkringsskydd som tillhandahållits flygbranschen. Detta fick till följd att MS: s regeringar under knappt ett år tvingades erbjuda flygbolagen statliga försäkringsgarantier för att återställa det skydd som bortfallit från marknaden.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör notera informationen från LU.