



## Näringsdepartementet

*Sekretariatet för EU och internationell samordning*

*Transportfrågor: Mia Carlson*

*Departementssekreterare*

*Telefon: 08-405 15 39*

*Telefrågor: Barbro Caddeo*

*Departementssekreterare*

*Telefon: 08-405 36 63*

### **Rådets möte (transport- och teleministrarna) den 10-11 juni 2004 i Luxemburg**

---

#### **1. Antagande av preliminär dagordning**

#### **2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan**

### **TELEKOMMUNIKATION**

#### **3. Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om inrättandet av ett flerårigt gemenskapsprogram för att göra digitalt innehåll i Europa mer tillgängligt, användbart och exploaterbart (*eContentplus*) (R)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artikel 157.3 i EG-fördraget)*

- *Politisk överenskommelse*
- (Offentlig överläggning) KOM (2004)96*

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Se vidare bifogade rådspromemoria, [bilaga 1](#).

#### **Bakgrund**

Förslaget handlar om att inrätta ett program för digitalt innehåll, *eContentplus*. Det övergripande syftet är att skapa förutsättningar för en större tillgång och utnyttjande av digitalt innehåll, och förutsättningar för att tjänster som använder digitalt innehåll ska ge ekonomisk nytta. Programmet ska gälla fyra år från 1 januari 2005.

#### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen anser att det finns behov av stödinsatser på området, men att den budget som kommissionen föreslagit bör minskas. Regeringen kan acceptera ordförandeskapets förslag på total budget.

#### **4. Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om inrättandet av ett flerårigt gemenskapsprogram för att främja en säkrare användning av Internet och ny online-teknik (*Safer Internet Plus*) (R)**

- *Allmän riktlinje KOM(2004)91 slutlig*

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Se vidare bifogade rådspromemoria, bilaga 2.

### **Bakgrund**

Förslaget handlar om att skapa ett program för att främja säkrare användning av Internet och nya Onlinetekniker, framför allt för barn och unga, *Safer Internet Plus*. Det föreslagna programmet kan sägas utgöra en fortsättning på nuvarande handlingsplan för en säkrare användning av Internet, Internet Action Plan som löper 1999-2004.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stödjer ordförandeskapets förslag.

## **5. eEurope 2005**

- a) **Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Höghastighetsförbindelser i Europa: nationella strategier**
- b) **Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Handlingsplanen eEurope 2005: uppdatering**

– *Rådets slutsatser*

### **Bakgrund**

Handlingsplanen e-Europa 2005 behandlades inför TTE-rådet 18 juni 2002. Rådsresolution samt slutsatser inför revidering av handlingsplanen har behandlats inför TTE-rådet 5-6 december 2002 och 8-9 mars 2004.

Handlingsplanen för e-Europa ingår i Lissabonstrategin och innehåller ett begränsat antal mål under rubrikerna e-förvaltning, e-lärande, e-hälsovård, dynamisk miljö för e-affärer, en säker informationsinfrastruktur och bredband och beslutades i Sevilla den 21 och 22 juni 2002. En resolution om dess genomförande behandlades på rådet i december 2002 (slutlig feb 2003). Enligt resolutionen välkomnas Kommissionens intention att presentera en halvtidöversyn inför vårtoppmötet 2004. Kommissionen lämnade den 18 februari 2004 ett meddelande om halvtidsöversynen som välkomnades av rådet i mars 2004.

Kommissionen har nu lämnat meddelanden om en uppdatering av planen samt om nationella bredbandsstrategier. Förslag till rådslutsatser har tagits fram om dessa meddelanden.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stödjer slutsatserna.

**6. (ev.) Förslag till rådets beslut om utseende av tre företrädare för de berörda parterna till styrelsen för europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 6 i Förordningen (EC)N°460/2004)**

– *Antagande*

Frågan har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

**Bakgrund**

Enligt förordningen (EG) (artikel 6.1) om Enisa skall styrelsen bestå av en företrädare för varje medlemsstat, tre ledamöter som utses av kommissionen samt tre företrädare, som skall utnämnas av rådet på förslag av kommissionen och sakna rösträtt vilka var och en skall representera en av nedanstående grupper:

- a) Näringslivet inom informationsteknik.
- b) Konsumentorganisationer.
- c) Sakkunniga på nät- och informationssäkerhet från universitet och högskolor.

Medlemmarna i styrelsen får ha en suppleant (artikel 6.2).

Kommissionen skall föreslå ledamot och suppleant för de tre intressentgrupperna. Förslaget väntas den 2 juni och kan då behandlas av Coreper 4 juni 2004.

**Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen bör under normala omständigheter kunna godta kommissionens förslag. Det är angeläget att byråns arbete kan starta så fort som möjligt. Då behövs en fulltalig styrelse för att fatta de inledande besluten om bl.a. styrelsens ordförande och arbetsordning.

**ENERGI pkt 7-10**

(Framgår av den kommenterade dagordningen som sändes till EU-nämnden 24-05-2004 med diarienummer N2004/4072/EIS.)

**TRANSPORT**

**SJÖFART**

**11. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd (R)**

– *Allmän riktlinje*  
*KOM (2004) 76 slutlig*

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Det irländska ordförandeskapet har prioriterat denna fråga och målsättningen är att vid transportrådsmötet den 10-11 juni 2004 kunna enas om en allmän riktlinje.

Direktivförslaget omfattar hela hamnområdet och bygger till stora delar på förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Direktivet har samma struktur som sjöfartsskyddsreglerna vilket bland annat innebär krav på upprättandet av både en hamnskyddsbedömning och en hamnskyddsplan samt ett system med olika hamnskyddsnivåer.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen är generellt positiv till åtgärder som syftar till ett förbättrat skydd men har under utarbetandet av detta direktiv ifrågasatt den rättsliga grunden.

Se även ministerrådspromemoria, bilaga 3.

### **12. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottpåföljder, för föroreningsbrott (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 80.2 i EG-fördraget)*

- *(ev.) Politisk överenskommelse  
(Offentlig överläggning)  
KOM (2003) 92*

Förslaget behandlades förra gången inför TTE-rådet i december 2004 i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Med hänvisning till oljetankern Prestiges förlisning hösten 2003 och transportministrarnas slutsatser från rådsmötet den 6 december 2002, har kommissionen tagit fram ett direktivförslag om att införa påföljder vid föroreningsbrott till sjöss. Syftet är att i gemenskapslagstiftningen införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg och se till att de personer som ansvarar för olagliga utsläpp drabbas av lämpliga påföljder.

I FN:s havsmiljöskyddskonvention, MARPOL, finns en särskild undantagsregel som föreskriver att ansvar för utsläpp som sker till följd av skador på fartyget under vissa förhållanden bara skall följa om ägaren eller befälhavaren handlat i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om skada troligen skulle bli följden. Enligt det förslag som nu föreligger från ordförandeskapet skall detta undantag inte tillämpas i medlemsstaternas sjöterritorium.

Samtliga medlemsstater anser att det inom första pelaren, dvs. med stöd av EG-fördraget, saknas rättslig grund för att ålägga medlemsstaterna en skyldighet att införa straffrättsliga påföljder. Kommissionen har därför lagt

ett förslag till rambeslut, Rådets rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. De bestämmelser som behandlar straffrättsligt samarbete har därefter lyfts över från direktivet till rambeslutet. Den närmare utformningen av dessa rättsakter behandlas parallellt i rådsarbetsgrupperna för transport (sjöfart) respektive materiell straffrätt.

Medlemsstaterna stöder stora delar av det textförslag som kommer att behandlas vid TTE-rådet. En utestående fråga är dock om medlemsstaterna inom ramen för havsrättskonventionen i vissa fall bör gå längre än MARPOL-konventionen eller ej. COREPER behandla ordförandeskapets senaste textförslag under vecka 23.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stöder på det stora hela taget ordförandeskapets textförslag och har under rådsarbetet verkat för att två principiellt viktiga frågor beaktas i texten. För det första bör direktivet inte ålägga medlemsstaterna några straffrättsliga förpliktelser. Sverige har inte överlåtit någon beslutanderätt i straffrättsliga frågor till EG och straffrättsliga sanktioner kan därför inte innefattas i direktivet utan i det särskilda rambeslut, som håller på att utarbetas parallellt med nämnda direktiv. För det andra bör direktivet vara ett minimidirektiv, som tillåter stater som i dag har strängare lagstiftning - däribland Sverige - att behålla de krav som i dag finns i fråga om förorening från fartyg. Båda dessa principer kan sägas vara omhändertagna i ordförandeskapets senaste textförslag.

Se även ministerrådspromemoria, bilaga 4.

## **INTERMODALA FRÅGOR**

### **13. GALILEO**

– *Rådets slutsatser*

*dok.9557/04 TRANS 200 MAR 85 AVIATION  
115 RECH 97 CAB 31*

Dessa Galileo-relaterade frågor har inte behandlades tidigare i TTE-rådet.

Rådets slutsatser behandlar förvaltningsmyndigheten och ger ett klartecken för kommissionen och rådet att fortsätta de uppgifter som krävs för att få myndigheten att kunna verka så snart förordningen är i kraft. Slutsatserna behandlar också tre avtal med tredjeland: Israel (godkännande av avtalet), USA (ett välkomnande av framstegen i förhandlingarna eller om möjligt en bekräftelse på att parterna enats) och Kina (Galileos Gemensamma företags samarbete med sin kinesiska motsvarighet).

#### **a) Förslag till rådets förordning om inrättandet av organ för förvaltning av det europeiska projektet för satellitbaserad radionavigation (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 308 i EG-fördraget)*

– *Antagande*

*dok. KOM (2003) 471*

Förordningen avser ett förslag till förvaltningsmyndighet för Galileo som skall ta över förvaltandet och ägande av satellitnavigeringssystemet Galileo och dess resurser.

- b) Förslag till rådets beslut om slutande av ett samarbetsavtal om ett civilt globalt system för satellitnavigering (Global Navigation Satellite System – GNSS) mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Staten Israel å andra sidan (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artiklarna 133 och 170, jämförda med artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget)*

– *Antagande*

*dok. KOM (2004) 286*

Ett samarbetsavtal för Galileo motsvarande det som tidigare tecknats med Kina skall godkännas för Israel.

- c) (ev.) Förslag till beslut av rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet om främjande, anskaffning och användning av satellitnavigationsystemen Galileo och GPS samt tillhörande tillämpningar (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artiklarna 133 och 170, jämförda med artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget)*

– *Antagande*

Vissa tekniska detaljer är ännu utestående i de förhandlingar som pågår med USA om ett samarbetsavtal rörande det befintliga systemet GPS och Galileo. Eventuellt kommer vid rådsmötet ett undertecknande ske å gemenskapens vägnar.

#### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen kan acceptera avtalen med tredje land. Vad gäller förordningen om förvaltningsmyndigheten kan kompromissförslaget accepteras men regeringen vill understryka vikten av att man effektivt utnyttjar gemensamma resurser mellan myndigheter och rådets organ vad gäller säkerhetsaspekter.

### **LANDTRANSPORTER**

- 14. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjett) (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)*

- *Politisk överenskommelse  
(Offentlig överläggning)  
dok. KOM(2003) 448 slutlig*

Förslaget har tidigare behandlats i EU-nämnden inför TTE-råden i december 2003 respektive i mars 2004.

### **Bakgrund**

Kommissionen föreslår en förändring av det s.k. Eurovinjettdirektivet/Vägavgiftsdirektivet. Man föreslår bl.a. att möjligheterna att ta ut avgifter på övriga vägar ska förbättras, att avgiftsnivån skall höjas (särskilt för tullar/km-skatter), att direktivet även ska omfatta lastbilar mellan 3,5 och 12 ton och att intäkter skall öronmärkas för transportändamål. En oberoende myndighet föreskrivs. Till skillnad från det kompromissförslag som förelåg inför föregående TTE-möte ställer föreliggande förslag vissa krav på öronmärkning av intäkter. Till skillnad från kommissionens förslag ställs däremot inget krav på att särskilda nationella myndigheter inrättas för att hantera och övervaka eventuella vägavgifter och tullar.

Det föreslagna direktivet ger förutsättningar för Sverige att införa km-skatter enligt marginalkostnadsprincipen. Det avgiftstak som föreslås ligger tillräckligt högt för att tillåta att hela marginalkostnaden tas ut och möjligheterna till differentiering skapar förutsättningar för en effektiv avgiftsstruktur. Förslaget innebär därigenom en avsevärd förbättring i förhållande till gällande lagstiftning. Däremot kräver inte förslaget att effektiv prissättning införs av alla medlemsstater.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

De primära svenska transportpolitiska prioriteringarna är uppfyllda i ordförandeskapets aktuella kompromissförslag: Dels görs det möjligt att ta ut skatter på hela vägnätet, dels att införa marginalkostnadsbaserade skatter i Sverige. Sverige föreslås i dessa delar stödja förslaget.

Det är viktigt för Sverige att bevaka att de begränsningar beträffande rabatter på avgifter inte utformas så att de ändrar förutsättningarna för avgifter på Öresundsbron och därmed på brokonsortiets ekonomi.

Regeringen anser till skillnad från kommissionen och Rådets rättstjänst att direktivet bör prövas som ett skatteärende, enligt artikel 93 i fördraget.

Regeringen motsätter sig av princip öronmärkning av skatteintäkter. Hur skatteintäkter används bör vara upp till var enskild medlemsstat att avgöra.

### **15. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordning (EEG) 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)*

- *Politisk överenskommelse  
(Offentlig överläggning)*

*dok. KOM(2003) 490 slutlig*

Förslaget var senast uppe i EU-nämnden inför transportrådet i december 2003 då kommissionen informerade om förslaget. Vid rådsmötet i mars 2004 togs förslaget bort från dagordningen sedan det visat sig vid behandlingen i Coreper att en blockerande minoritet var emot förslaget. Frågan förväntas behandlas i Coreper ytterligare en gång under vecka 23.

Regeringen stöder det liggande förslaget till förordning, även om det enligt vår uppfattning kunde ha varit önskvärt med ytterligare förtydliganden och förenklingar i det. Till stor del har dock regeringens synpunkter beaktats vid rådets arbete med förslaget. Den nuvarande texten försöker på ett förtjänstfullt sätt balansera mellan ökad flexibilitet, ökad trafiksäkerhet och bättre arbetsförhållanden för förarna.

Se i övrigt bifogad ministerrådspromemoria, bilaga 5.

**16. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om minimivillkor för genomförandet av direktiv 2002/15/EG och rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 om social lagstiftning på vägtransportområdet (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)*

– *Politisk överenskommelse  
(Offentlig överläggning)*

*dok. KOM(2003) 628 slutlig*

Denna fråga har inte tidigare varit föremål för behandling av EU-nämnden.

Kommissionen föreslår att en ett nytt direktiv skall ersätta det nu gällande direktivet 88/599 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordningarna om kör- och vilotider och om färdskrivare. Förslaget syftar till att modernisera, förbättra kvaliteten på och öka antalet kontroller av yrkestrafiken.

Från regeringens sida är vi mycket positivt inställda till förslaget och vi har fått bra gehör för våra synpunkter. Det är av stor vikt att förbättra tillämpningen och efterlevnaden av gemenskapslagstiftningen för vägtransporter inom EU, inte minst vad gäller den sociala lagstiftningen. Av särskild vikt är att kraftfulla åtgärder vidtas för att höja kvaliteten på och effektiviteten i kontrollerna. De föreslagna åtgärderna bör bidra till att så blir fallet, men det är viktigt att de kan genomföras innan antalet kontroller ökas i allt för hög grad. Risker är annars stora att ökningen av antalet går ut över kvaliteten på kontrollerna och innebär stora krav på ökade personella resurser.

Se i övrigt bifogad ministerrådspromemoria, bilaga 6.



**17. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett öppet system av harmoniserade regler för begränsningar för tunga lastfordon som deltar i internationella transporter på bestämda vägar (trafikförbud på veckosluten) (R)(\*)**

*(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)*

– *Politisk överenskommelse  
(Offentlig överläggning)*

*dok. KOM (2003) 473 slutlig.*

Tolv länder i EU tillämpar på sina territorier regler om körförbud för tunga lastbilar under vissa tider. Eftersom körförbuden vanligtvis gäller under veckoslut och helger benämns de ofta weekend-bans eller helgförbud. Reglerna är inte harmoniserade och skiljer sig i hög grad åt mellan länderna och även inom dessa. För internationella vägtransporter innebär trafikbegränsningarna flera nackdelar, särskilt för perifera länder som Sverige, både av ekonomisk och social natur.

Våren 1998 lade kommissionen fram ett förslag till direktiv om harmoniserade regler. Förslaget, som avser internationell lastbilstrafik på TEN-vägnätet, var kontroversiellt för flera av de då sex medlemsstater som tillämpar helgförbud på sina territorier och stoppades av en blockerande minoritet. Kommissionen lade därför fram ett ändrat förslag till direktiv hösten 2000.

I det ändrade förslaget gavs de medlemsstater som tillämpar helgförbud möjligheten att behålla dessa. Först när medlemsstaterna gör ändringar i förbuden skall de följa de gemensamma reglerna i direktivet. Förslaget innebär också att kommissionen skall inrätta en informationstjänst som samlar in data om körförbud och gör dem lätt tillgängliga för åkare och chaufförer. Detta ändrade förslag godkändes i sina huvuddelar av Europaparlamentet i första läsningen sommaren 2002. De ändringsförslag som parlamentet antog har till största delen godtagits av kommissionen och arbetats in i det nu föreliggande förslaget. Förslaget behandlades av TTE-rådet vid dess möte i december 2003 då det visade sig att det fanns en blockerande minoritet bestående.

Punkten har satts upp på dagordningen för TTE-rådets junimöte på begäran av Spanien med stöd av några andra medlemsstater. Vid behandlingen i Coreper visade det sig att det även med de omröstningsregler som gäller efter utvidgningen finns en blockerande minoritet i rådet. En av de blockerande medlemsstaterna förklarade dock att man inte kan uttala sin slutliga ståndpunkt förrän på rådsmötet. Om denna medlemsstat byter ståndpunkt faller den blockerande minoriteten.

**Förslag till svensk ståndpunkt**

Sveriges geografiska och handelspolitiska läge gör att väl fungerande transporter är av största vikt för oss. Gemensamma regler om körförbud och ett system som informerar om dessa är betydelsefulla för våra vägtransporter. Existerande körförbud innebär flera nackdelar, såväl av ekonomisk som social natur. Transporterna fördyras genom att de tar längre

tid och chaufförerna tvingas ofta tillbringa helger utomlands, eftersom de hindras att återvända till sina hemorter. Regeringen stödjer därför kommissionens förslag, även om vi helst hade sett än mer harmoniserade regler.

## **LUFTFART**

**18. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EU-OPS) (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 6 i Förordningen (EC)N°460/2004)**

- *Politisk överenskommelse ( Offentlig överläggning)*  
KOM(2000)121 slutlig, KOM(2002)30 slutlig

Tidigare förslag i delvis samma ämne har behandlats i EU-nämnden åren 2000-2002.

Se vidare bifogade rådspromemoria, bilaga 7.

### **Bakgrund**

Syftet med förslaget är att ändra ett tidigare förslag om ändring av förordning (EEG) nr 3922/91(KOM 2000) 121 slutlig. Detta förslag gick ut på att inarbeta vissa regler om drift av luftfart i förordningen. Det nu aktuella förslaget beaktar ett första yttrande av Europaparlamentet och det system för begränsningar i flygarbetstiden som Europaparlamentet föreslog, samt det arbete som har utförts i rådet på det förslaget, och dessutom ytterligare ett förslag från kommissionen om säkerhetskrav för kabinpersonal, KOM(2002)30 slutlig.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringens inställning till förslaget är sammantaget positiv eftersom harmoniserade regler på de föreslagna områdena allmänt förbättrar flygsäkerheten.

### **19. Yttre förbindelser på luftfartsområdet**

- a) **Förhandlingar mellan EU och USA om ett luftfartsavtal**  
– *Diskussion*

Förhandlingarna med USA var föremål för behandling i EU-nämnden inför rådsmötet senast i mars 2004.

### **Bakgrund**

Kommissionen fick vid rådsmötet i juni 2003 mandat av rådet att förhandla med USA om luftfartsfrågor med syfte att skapa ett öppet luftfartsområde över Atlanten.

En första förhandling med USA hölls i Washington den 1-2 oktober 2003. Därefter har ytterligare fyra förhandlingsomgångar hållits, den senaste den 10-14 maj 2004. En sjätte förhandlingsomgång är planerad till 1-2 juni 2004, via video. Syftet är att nå enighet om ett ”steg 1-avtal” till toppmötet i slutet av juni.

Parterna är eniga om stora delar av avtalet, men vissa delfrågor återstår att lösa. Det handlar bl.a. om marknadstillträde, leasing och de bindningar parterna förväntas göra när det gäller det andra steget av avtalet.

Frågan är inte färdigbehandlad i Coreper.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen är i princip positiv till ett steg 1-avtal, men alla ansträngningar bör göras för att komma längre, bl.a. när det gäller marknadstillträde. Det är också angeläget att parterna förpliktar sig att fortsätta förhandlingarna i syfte att nå ytterligare liberaliseringar i ett steg 2.

- b) – **Rekommendation till rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om ett Europa–Medelhavsavtal mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Marocko inom luftfartsområdet**
- **Rekommendation till rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om ett Europa–Medelhavsavtal mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Libanon inom luftfartsområdet**
- **Rekommendation till rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om ett Europa–Medelhavsavtal mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Jordanien inom luftfartsområdet**
- **Rekommendation till rådets beslut om anpassning av 1996 års bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om ett europeiskt gemensamt luftrum (ECAA) för att inbegripa Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien och Serbien och Montenegro och Förenta nationernas uppdrag i Kosovo (UNMIK)**
- *Antagande*

Frågan var föremål för behandling i EU-nämnden inför TTE-rådet den 8-9-mars 2004.

## **Bakgrund**

Kommissionen presenterade den 9 februari 2004 fyra rekommendationer till rådet om att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar om upprättande av luftfartsavtal med ett antal grannländer till gemenskapen. Länderna är de på västra Balkan (Albanien, Bosnien - Hercegovina, Kroatien, Makedonien, Serbien – Montenegro, the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo) samt Libanon, Jordanien och Marocko (involverade i Barcelonaprocessen). Syftet med förhandlingarna är att på sikt etablera en gemensam luftfartsmarknad i enlighet med det regelverk som idag tillämpas inom gemenskapen. Medlemsstaterna är i princip positivt inställda till kommissionens förslag även om några menar att man bör ”skynda långsamt” och först samla erfarenheter av övriga förhandlingar på luftfartsområdet, t.ex. USA-förhandlingarna.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen ser positivt på att gemenskapen söker liberalisera den internationella luftfartsmarknaden men att det samtidigt är en förutsättning att de länder med vilka avtal avses ingås kan visa att deras standard avseende bl.a. säkerhet, luftfarts-skydd och miljö motsvarar gemenskapens krav.

## **20. ÖVRIGA FRÅGOR**

### **a) Uppföljning av världstoppmötet om informationssamhället (WSIS)**

– *Information från ordförandeskapet*

WSIS har tidigare behandlats i EU-nämnden inför TTE-rådet 8-9 mars 2004.

Det första världstoppmötet om informationssamhället ägde rum den 10-12 december i Genève. Då antogs en deklaration och en handlingsplan. För närvarande pågår förberedelserna inför nästa toppmöte den 16-18 november 2005 i Tunis. Ordförandeskapet kommer informera om läget i förberedelserna.

### **b) Nya initiativ på mobilkommunikationsområdet**

– *Information från kommissionen*

Syftet är att man ska kunna leverera tjänster från olika slag av tekniska plattformar utan störningar och problem och då är mer beroende av standarder och driftskompatibilitet. Exempel är mellan olika mobila system, mobil till pc, digital-TV till mobil terminal eller internet, IP-datacasting till mobil eller tv. Frågan är av vikt för tjänsteutvecklingen och för valfriheten och utbredningen av informationssamhällets tjänster.

### **c) Uppföljning av konferensen "Förnybar energi" i Bonn den 1-4 juni 2004**

Hänvisning till den kommenterade dagordningen som sändes till EU nämnden 24 maj 2004 med Regeringskansliets diarienummer N2004/4072/EIS

**d) Uppföljning av det internationella energiforumet i Amsterdam den 22–24 maj 2004**

Hänvisning till den kommenterade dagordningen som sändes till EU-nämnden 24 maj 2004 med Regeringskansliets diarienummer N2004/4072/EIS

**e) Medlemsstaternas ratificering av internationella konventioner på sjöfartsområdet**

– *Information från kommissionen*

Det är oklart vad kommissionen under denna punkt avser informera om men troligtvis rör det sig om en redovisning av hur medlemsstaterna har ratificerat olika sjöfartsavtal.

**f) Förhandlingar om ett avtal mellan Indien och EU om sjötransporter**

– *Information från kommissionen*

Kommissionen avser informera om de förhandlingar som pågår med Indien om ett sjöfartsavtal. Förhandlingar har dragit ut på tiden och det rör sig om en lägesrapport från kommissionen.

**g) Identitetshandling för sjöfolk**

– *Begäran från den franska delegationen*

Medlemsstaterna måste i enlighet med direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk (2001/25/EG) utfärda behörighetscertifikat till sjöfolk. Ett förslag till ändringar av detta direktiv har under våren kommit från kommissionen. Förslaget syftar främst till att underlätta erkännandet av certifikat för sjöfolk, vilka utfärdats inom unionen. Behandlingen av ändringsförslaget har ännu ej påbörjats och det finns ingen vidare information om vad Frankrike avser ta upp under rådsmötet.

**h) Tredje järnvägspaket**

– *Lägesrapport från ordförandeskapet*

Förslaget har tidigare behandlats i TTE-rådet som en informationspunkt vid rådsmötet i mars 2004.

Det tredje järnvägspaketet innehåller fyra förslag till rättsakter. De behandlar tillträde till marknaden för persontrafik, passagerares rättigheter, kvalitetsindikatorer för godtransporter och slutligen behörighetsbevis för lokförare m. fl. Ordförande har efter samråd med MS beslutat inleda behandlingen av paketet med förslaget om lokförare. Två möten har hittills hållits om detta förslag. Behandlingen av övriga tre förslag har inte påbörjats.

Regeringen ser positivt på förslaget till behörighetsbevis för lokförare eftersom det kommer att förbättra möjligheterna att utföra internationella

godstransporter på järnväg. De övriga tre förslagen är för närvarande ute på remiss hos svenska intressenter. Regeringen kommer under sommaren att bereda en svensk ståndpunkt med utgångspunkt från remissinstansernas synpunkter.

- i) Passageraravgifter**
- *Information från kommissionen*

Frågan var föremål för behandling i EU-nämnden senast inför rådsmötet i mars 2004.

Frågan om utlämning till amerikanska myndigheter av flygbolagens passageraravgifter har sedan en tid diskuterats mellan gemenskapen och USA. Kommissionen har nyligen beslutat att de amerikanska åtagandena uppfyller en adekvat skyddsnivå och rådet har beslutat godkänna ett avtal med USA om hanteringen av personavgifterna.