



## Näringsdepartementet

*Sekretariatet för EU och internationell samordning*

*Transportfrågor (utom flyg): Mia Carlson*

*Departementssekreterare*

*Telefon: +46-(0)8-405 15 39*

*Flyg-, Telefrågor: Barbro Caddeo*

*Departementssekreterare*

*Telefon: 08-405 36 63*

### **Rådets möte (Transport-, teleministrarna) den 9-10 december 2004 i Bryssel**

---

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 främja en säkrare användning av Internet och ny online-teknik (Safer Internet Plus) (R) (\*)  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 153.2 i EG-fördraget)  
- Politisk överenskommelse (Offentlig överläggning)  
dok. 7442/04 TELECOM 54 CONSOM 23 JAI 78 CODEC 382  
KOM(2004)91 slutlig

Förslaget behandlades förra gången inför TTE-rådet den 10 juni i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Kommissionens lade fram förslag till handlingsplan och skapandet av ett program för att främja säkrare användning av Internet och nya Onlinetekniker framför allt för barn och unga (Safer Internet Plus) i mars i år. Programmet ska gälla fyra år från den första januari 2005. På rådsmötet den 10 juni 2004 antog ministrarna en allmän inriktning i frågan.

### **Programmet är strukturerat i fyra handlingslinjer:**

1. Bekämpa olagligt innehåll
2. Hantera skadligt och oönskat innehåll
3. Främja en säkrare (Internet-)miljö

#### 4. Åtgärder för att öka medvetenheten

Programmet är öppet för juridiska personer i medlemsländerna. EFTA-länder får delta om de omfattas av EEA-avtalet. Programmet kan öppnas för deltagande, utan finansiellt stöd ifrån programmet, för juridiska personer från andra länder och internationella organisationer.

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

Att stödja det kompromissförslag som har förhandlats fram mellan rådet och Europaparlamentets rapportör (föredragande) och som rådet i Coreper ställt sig bakom.

Se även ministerrådspromemoria.

#### **4. Icke begärd kommunikation för direkt marknadsföring eller så kallad skräppost**

– **Rådets slutsatser**

Förslaget behandlades förra gången inför TTE-rådet den 8-9 mars 2004 i EU-nämnden.

##### **Bakgrund**

Det holländska ordförandeskapet har tagit initiativ till rådsslutsatser som framhåller skräppostens föränderliga natur och betydelsen av pågående multilaterala diskussioner i kampen mot skräppost. Kommissionen uppmanas att utvärdera om skillnaderna mellan nationella lagar i fråga om integritet och elektronisk kommunikation kan utgöra ett hinder mot effektivt verkställande av lagarna över gränserna. Vidare uppmanas kommissionen att inta en aktiv roll i en fortsatt utveckling av det internationella samarbetet med tredje land. Medlemsstaterna uppmanas samordna sitt agerande i bilaterala och multilaterala fora. Utbyte mellan medlemsstaterna av erfarenheter av informationskampanjer och goda exempel nämns som en annan åtgärd. Marknadsaktörerna uppmanas att fortsätta att samarbeta med varandra och med myndigheterna i kampen mot skräppost.

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

Sverige välkomnar och stödjer förslaget till rådsslutsatser. Att bekämpa spridningen av skräppost är en prioriterad fråga för Sverige.

Se även ministerrådspromemoria.

#### **5. Framtiden för IKT**

– **Diskussion/Rådets resolution**

**dok.:** Presidency proposal for a draft council resolution On Looking into the future of Information Communication Technologies (ICT).

**KOM dok.:** Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions "Challenges for the European Information Society beyond 2005" (15177/04)

Förslaget har inte behandlats i TTE-rådet eller EU-nämnden tidigare. Däremot har handlingsplanen e-Europa 2005 behandlats. Föreliggande resolution avser IT-politiken efter 2005.

## **Bakgrund**

Handlingsplanen e-Europa 2005, Ett informationssamhälle för alla, sträcker sig fram till slutet av 2005. Det holländska ordförandeskapet har initierat en diskussion om hur den framtida IT-politiken inom EU bör se ut genom att ta fram en rapport, "Rethinking the European ICT Agenda".

Kommissionen har nyligen lämnat ett meddelande "Challenges for the European Information Society beyond 2005" (15177/04) som beskriver hur IT bidrar till Lissabonmålen och gör en bedömning av den fortsatta politiken för Informationssamhället.

Ordförandeskapet har lämnat förslag till den resolution som nu tas upp på TTE-rådet den 9 december. Resolutionen handlar om den framtida IT-politiken, hur viktig den är och vilka områden som bör lyftas fram.

## **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige välkomnar och stödjer resolutionen och det nu startade arbetet med att ta fram en ny IT-strategi för EU. IT-frågorna är en viktig del i Lissabonstrategin och spelar en viktig roll för utvecklingen inom de flesta områden både på den offentliga och den privata sidan.

Se även ministerrådspromemoria.

### **6. Världstoppmötet om informationssamhället (WSIS) – Diskussion/rådets slutsatser**

WSIS har behandlats vid samråd med EU-nämnden den 3 juni 2003 och den 5 mars 2004. Nu föreliggande förslag till rådsslutsatser är dock inte tidigare behandlade vid samråd med EU-nämnden.

## Bakgrund

Ärendet rör ett förslag till rådsslutsatser om World Summit on Information Society (WSIS). Detta toppmöte sker i två steg; WSIS I gick av stapeln 2003 i Schweiz (Genève). WSIS II blir i november 2005 i Tunisien. WSIS I resulterade i en deklARATION och en handlingsplan. Dessutom tillsattes en grupp för att titta på finansieringsfrågor (handläggs av UD) och en grupp för att studera frågor kring Internets förvaltning.

Slutsatserna är ett viktigt grundläggande styrdokument för de EU-företrädare som deltar i de globala WSIS-förhandlingarna som sker på olika nivåer och i olika fora. Därför är det värdefullt om de stabiliseras fortast möjligt och de måste beslutas på ett rådsmöte innan nästa s.k. Prepcom-möte i WSIS-processen går av stapeln i början av 2005.

## Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör verka för ett snabbt antagande av slutsatserna.

Avseende frågorna i "Exchange of view"-dokumentet (WD37):

### **1. Which should be in your view the priority areas for the EU during the second phase of WSIS in implementing the Plan of Action?**

#### Ståndpunkt

Bridging digital divide; foremost between the rich and the developing world but also regionally and nationally between different groups of people.

Foster the possibilities that IT gives to enhancing human rights.

### **2. What are in your view the most significant public policy issues regarding the governance of the Internet? What outcome would you like to see from the Working Group of Internet Governance (WGIG) established by the UN Secretary General?**

#### Ståndpunkt

Vi vill se en smal definition av Internet Governance som utgår ifrån domännamnfrågor och i övrigt bara tar hänsyn till saker som direkt påverkar Internets stabilitet och robusthet. Andra frågor bör tacklas i andra fora.

Det finns inget behov av nya organ för att behandla frågor kring Internet Governance. Det nuvarande systemet med ICANN bör behållas även om det bör förbättras för att bättre ta tillvara alla berörda intressenten, särskilt utvecklingsländer.

Se även ministerrådspromemoria.

## TRANSPORT

### SJÖTRANSPORT

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om tillämpning av Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) i gemenskapen (R) (\*)

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

– Politisk överenskommelse (Offentlig överläggning)

dok. 14636/1/04 REV 1 LIMITE MAR 196 ENV 616 CODEC 1230

KOM dok. (2003) 767

Förslaget har hittills inte behandlats vid TTE-rådet.

#### **Bakgrund**

Kommissionens förslag handlar om den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) i gemenskapslagstiftningen. Kodens syfte är att öka säkerheten vid ledning och drift av fartyg samt att förhindra förorening.

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

Regeringen stöder ordförandeskapets förslag. Gällande svensk lagstiftning omfattar redan i dag de fartygstyper som förslaget inkluderar.

Se även ministerrådspromemoria.

8. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna och om ändring av direktiv 2001/25/EG (R)

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

– Allmän riktlinje

dok. 14638/04 MAR 197 CODEC 1231

KOM(2004) 311 slutlig

Förslaget har inte tidigare behandlats i TTE-rådet eller EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

Förslaget syftar till att underlätta den fria rörligheten för sjöfolk genom ömsesidigt erkännande av yrkescertifikat utfärdade inom gemenskapen. Yrkescertifikaten baserar sig på den internationella STCW konventionen och rör krav på utbildning, certifiering och vakttjänst. En av de utestående frågorna rör bl.a. kravet på att direktivet uttryckligen skall

stadga att direktivet inte innebär automatiskt tillträde till yrket. Vissa medlemsstater, dit hör också Sverige ställer andra krav för yrkestillträde.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Den viktigaste frågan för regeringen har varit att kunna behålla egna nationella regler för yrkestillträde och att direktivet därmed inte ger automatiskt tillträde till yrket. Sveriges intressen härvidlag är tillgodosedda genom beaktandesats 3a. Regeringen stödjer därmed den föreliggande kompromisstexten.

När det gäller bl.a. läkarintyg finns det för närvarande inte en av EU fastslagen lägsta nivå vad gäller utbildningens innehåll och tidsomfång. Regeringen stödjer därför följande protokollsanteckning om "Medical standards": "The Council welcomes the Commission's intention to follow international developments relating to medical standards for seafarers and to submit any legislative proposal which it may deem appropriate on this issue."

Se även ministerrådspromemoria.

- 9. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster (R)**  
**(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**  
 – **Föredragning av kommissionen**  
**dok. KOM(2004) 654 slutl.**

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **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 ändamålsmässigt sätt är det enligt kommissionen 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 i Europaparlamentet hösten 2003.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen tycker att förslaget har presenterats alldeles för tätt inpå det gamla vilket skapar spänningar mellan de olika parter som verkar inom en hamn. Risken är också överhängande att direktivet för med sig alltför mycket byråkrati och andra administrativa bördor för hamnens olika

parter. Någon diskussion kring frågan förväntas inte äga rum då kommissionen endast skall presentera förslaget vid rådsmötet.

#### 10. Skadeståndsansvar och ersättning vid förorening genom olja – (ev.) Slutsatser

Frågan har ej behandlats i EU-nämnden tidigare. Behandling i arbetsgrupp och Coreper återstår under vecka 49.

##### **Bakgrund**

Det internationella regelsystemet om ansvar och ersättning för oljeskador består av 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Sverige är part i dessa konventioner.

Sverige deltar aktivt i den arbetsgrupp under den internationella oljeskadefonden som sedan några år tillbaka gör en översyn av det internationella regelsystemet. Det avsedda resultatet av rådsbehandlingen är något oklart, men vissa medlemsstater motsätter sig starkt en revidering av regelsystemet och kommissionen vill att samtliga medlemsstater skall ställa sig bakom behovet av en revidering av regelsystemet och enas om vilka frågor som skall behandlas i oljeskadefondens arbetsgrupp. Eventuellt kommer slutsatser med denna innebörd antas av rådet.

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

Regeringen ställer sig bakom behovet av en revidering av 1992 års konventioner och har inget emot att fortsätta diskutera de frågor som kommissionen särskilt pekar på, främst frågan om fördelningen av kostnadsansvaret mellan fartygsägarna och oljeindustrin. Men vi anser samtidigt att det är viktigt att eventuella ändringar av regelsystemet inte hastas fram.

## **LANDTRANSPORT**

#### 11. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om behörighetsprövning av tågpersonal som är nödvändig för framförandet av lok och tåg på gemenskapens järnvägsnät (tredje järnvägspaketet) (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)

##### – Allmän riktlinje

Dok. KOM(2004) 142 slutlig.

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 1 oktober 2004. Frågan behandlas i Coreper 1 dec.

### **Bakgrund**

Förslaget ingår i det s.k. tredje järnvägspaketet. Syftet med det föreslagna direktivet är att införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av personal på lok och tåg i person- och godstrafik på järnväg. Det blir då enklare för förare att framföra tåg mellan olika medlemsländer och på detta sätt kan den internationella järnvägstrafiken öka med upprätthållen eller t.o.m. höjd säkerhetsnivå. För att uppnå detta måste standarden på förarpersonalens arbetsprestationer garanteras. Det skall ske genom att man säkerställer och kontrollerar nivån på de kvalifikationer som krävs för de europeiska järnvägsnät som är öppna för internationell trafik.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringens grundinställning till förslaget är positiv eftersom det är viktigt att underlätta de internationella godstransporterna på järnväg till och från Sverige. Genom att förare får erkänd behörighet i flera medlemsstater behöver de inte bytas ut när tågen passerar gränser mellan medlemsstaterna. Regeringen är dock tveksamt till att låta direktivet gälla även tågpersonal som inte passerar gränserna eftersom detta blir onödigt administrativt betungande. En utvärdering av kostnader och nytta med att låta reglerna gälla för personal som enbart utför nationell trafik bör därför först göras av Europeiska järnväggsbyrån.

Se även faktapromemoria.

## **12. Trafiksäkerhet**

### **– Rådets slutsatser**

Dok. 14990/04 LIMITE TRANS 363

Frågan har ej tidigare behandlats av EU-nämnden. Coreper behandlar frågan 1 dec.

### **Bakgrund**

En informell ministerkonferens om trafiksäkerhet genomfördes för andra gången i Verona den 25- 26 oktober 2004. Syftet med konferensen var att driva på processen mot målet att halvera antalet döda på Europas vägar till år 2010. Bakgrunden är Kommissionens vägtrafiksäkerhetsprogram som presenterades i maj 2003, vilket sätter detta mål för trafiksäkerhetsarbetet på europeisk nivå. Med över 40 000 döda årligen på våra vägar, är det en viktig fråga för utvecklingen av det framtida Europa.

På mötet diskuterades ett dokument med slutsatser. Detta dokument utgör grunden till rådets slutsatser om trafiksäkerhet som kommer att läggas fram till ministrarna vid ministerrådet.



### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige föreslås stödja rådets slutsatser.

Se även ministerrådspromemoria.

**13. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (R)  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 71.1 i EG-fördraget)**

– **Partiell politisk överenskommelse**

**dok. COM/2000/419 final**

14206/04

Förslaget har inte tidigare behandlats i TTE-rådet eller i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Förslaget syftar till att skapa en överensstämmelse mellan gemenskapens tekniska krav och de som ställs på Rhensjöfarten genom den s.k. Rhenkonventionen. Kompromissen är i stort sett godtagbar för rådet och kommissionen. Beslutsrubriceringen ”partiell politisk överenskommelse” används därför att texten inte kan översättas till samtliga gemenskapsspråk i tid för rådsmötet.

Av säkerhetsskäl värnar Sverige om rätten att kunna kräva samma typ av krav i svenska inre vatten som de krav som ställs på öppet hav. Det är därför viktigt att bevaka att direktivet inte medför rätt för operatörer att använda sig av fartyg certifierade för inre vattenvägar från andra medlemsstater och etablera sig i svenska inre vattenvägar med hänvisning till direktivet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen kan stödja föreliggande kompromiss då en särskild hänvisning görs i artikel 21 där direktivets tillämpning klart begränsas till de inre vattenvägar som anges i bilaga 1 och där Sveriges inre vattenvägar inte finns upptagna.

Se även ministerrådspromemoria.

## **INTERMODALA FRÅGOR**

**14. GNSS**

**a) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet: "Det europeiska projektet för satellitnavigation går in i uppbyggnads- och driftsfaserna"**

- **Rådets slutsatser**

**dok. KOM(2004)636 slutlig**

Förslaget har inte behandlades tidigare i TTE-rådet.

**Bakgrund**

Förslaget syftar till att förbereda nästa fas i uppbyggnaden av Galileo. Slutsatserna anger bl a vilka tjänster som skall tillhandahållas genom Galileo samt fastställer att gemenskapen åtar sig sin del av den fortsatta finansieringen av projektet inför slutupphandlingen med konkurrerande privata koncessionärer.

**Förslag till svensk ståndpunkt**

Den svenska regeringen hör till de som anser att det är för tidigt att direkt uttala sig om nästa finansiella perspektiv och vill markera att rådsslutsatserna inte skall kunna användas för att öka på den totala EU-budgeten. Regeringen kan i övrigt stödja förslaget.

Se även faktapromemoria.

- b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförande av installations- och driftsfaserna i det europeiska projektet för satellitbaserad radionavigation (R)  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 156 i EG-fördraget)  
- Lägesrapport  
dok. KOM(2004) 477 slutlig**

Förslaget har inte behandlades tidigare i TTE-rådet.

**Bakgrund**

Förslaget är en finansieringsförordning för nästa faser i programmet och formerna för finansieringen som täcker nästa finansiella perspektiv. Finansieringsförordningen behandlas av ECOFIN-rådet och TTE-rådet diskuterar endast utformning och räckvidd av finansieringen.

**Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stödjer förslaget.

**LUFTFART**

- 15. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett europeiskt flygledarcertifikat (R)  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: Artikel 80.2 i EG-fördraget)  
- Allmän riktlinje  
dok. 11484/04 AVIATION 155 CODEC 910  
KOM(2004)473 slutlig**

Förslaget har inte behandlats tidigare i TTE-rådet.

## Bakgrund

I förordningen om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (550/2004) indikerades ett kommande förslag om licensiering av flygledare. Förslaget presenterades i juli 2004 och innehåller regler för certifiering, kompetenssäkring samt medicinska krav för flygledare. Dessutom innehåller direktivet krav på certifiering av organisationer som utbildar flygledare samt tillsyn av dessa. Syftet är att höja och harmonisera flygledarnas kompetensnivå och göra den jämförbar över hela gemenskapen, vilket ökar säkerheten i flygledningssystemet. Vidare förbättras förutsättningarna för en ökad rörlighet på arbetsmarknaden för flygledare genom att flygledarcertifikaten erkänns inom hela gemenskapen. Förslaget baserar sig på rekommendationer antagna inom Eurocontrol och som Sverige i huvudsak redan har infört. Direktivet medför inga betydande förändringar av vare sig svensk lagstiftning eller praxis.

## Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige ser positivt på ambitionerna att höja säkerheten i flygledningssystemet och öka rörligheten bland flygledare. Säkerheten förbättras främst genom kompetensstandarden bland gemenskapens flygledare harmoniseras.

Direktivet går längre än de rekommendationer som tidigare funnits till stöd för medlemsstaterna. Ett exempel är de mer utförliga kraven på uppföljning av flygledarnas kompetens som nu införs. Vidare inkluderas vissa krav som inte tidigare funnits med i rekommendationerna, bland annat certifiering av utbildningsleverantörer och krav på språkkunskaper. Sverige stödjer denna höjda ambitionsnivå eftersom den kommer att leda till en förbättrad säkerhet och en bättre överblickbarhet över vilka krav som faktiskt gäller för att utöva flygledaryrket inom gemenskapen.

### **16. 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 80.2 i EG-fördraget)

- **Partiell politisk överenskommelse**  
(Offentlig överläggning)

dok. 6364/1/04 AVIATION 43 CODEC 218

KOM(2004)73 slutlig

Tidigare behandlad i EU-nämnden den 4 juni 2004 och den 1 oktober 2004.

## Bakgrund

Syftet med förslaget är att ändra ett tidigare förslag. Det gäller ändring av 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, (KOM (2000) 121 slutlig. Förslaget innebär ändringar i grundförordningen och två nya bilagor som behandlar krav på kabinpersonal och regler om begränsning av flygarbetstiden av säkerhetsskäl. Förslaget behandlades vid transportministrarnas möte i juni i år i syfte att uppnå en politisk överenskommelse. Det gick då inte att nå en uppgörelse. Det nederländska ordförandeskapet har efter bilaterala överläggningar med vissa medlemsstater lagt fram ett kompromissförslag.

## Förslag till svensk ståndpunkt

Det finns både för- och nackdelar med att försöka införa reglerna i förslaget. fördelarna är att vi får ett enhetligt regelverk inom EU. Nackdelarna är att förslaget behöver bearbetas ytterligare innan det kan antas. Detta gäller inte minst förslagets delar om flygarbetstid. Vissa alternativa säkerhetsbedömningar kommer att avgöras genom förfarande i verkställighetskommitté och det kommer därför att dröja innan svenska flygföretag får besked om de kan fortsätta sin trafik enligt tidigare rutiner.

Sammantaget har Sverige tidigare ansett att fördelarna med att ha harmoniserade regler överväger de nackdelar som kan uppstå i några enskilda fall. De förslag ordförandeskapet senast lagt fram tillmötesgår inte på något sätt svenska önskemål som förts fram tidigare. Dessutom är kompromissen så urvattnad så att den inte innebär någon egentlig harmonisering. Mot den bakgrunden tycker vi att det är bättre att invänta Europeiska flygsäkerhetsbyråns arbete med att få fram gemensamma regler för bl.a. begränsning av flygarbetstiderna. Detta arbete är ganska nära förestående. Byrån kommer att ha bättre kompetens på området än kommissionen och Europaparlamentet. Detta kan leda till att byrån bättre kan värdera de argument arbetstagarorganisationerna lagt fram.

17. a) **Rekommendation till rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om upprättandet av ett Europa-Medelhavsavtal mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Marocko inom luftfartsområdet**

b) **Rekommendation till rådets beslut om anpassning av dess bemyndigande från 1996 för kommissionen avseende förhandlingar om ett avtal om ett gemensamt europeiskt luftrum (ECAA) till att**

omfatta även Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien (FYROM), Serbien och Montenegro samt Förenta nationernas uppdrag i Kosovo (UNMIK)

- Antagande av rådets beslut  
dok. 6258/04 AVIATION 39 RELEX 66  
RESTREINT

- Dokument: Ej inkommit (25 november 2004)

Frågan har varit föremål för behandling i EU-nämnden inför transportråden 8-9 mars, 10-11 juni samt den 7 oktober 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 i fråga 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.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige har inga utestående frågor och 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, luftfartsskydd och miljö motsvarar gemenskapens krav. Sverige stöder en stegvis liberalisering med ett ömsesidigt öppnande av marknaderna.

Se även ministerrådspromemoria.

## **18. ÖVRIGA FRÅGOR**

a) Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: EU:s lagstiftning och marknader på området för elektronisk kommunikation 2004 - Rapport om genomförandet av EU:s regelverk på området för elektronisk kommunikation  
- Information från kommissionen

Kommissionen har sedan 1997 publicerat rapporter om hur medlemsstaterna har genomfört gemenskapslagstiftningen. Kommissionen kommer vid kommande rådsmöte att presentera en sådan rapport.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Sverige stöder kommissionens arbete med liberaliseringen och harmoniseringen av de europeiska telemarknaderna och anser att dessa rapporter är värdefulla för att driva processen framåt.

b) Genomförande av de nationella instrument som antagits på sjösäkerhetsområdet (lägesrapport om ratificeringarna).

- Information från kommissionen

c) Budgeten 2005 – Europaparlamentets ändring (budgetkontrollutskottet) i byråernas budget: konsekvenser för arbetet vid Europeiska byrån för luftfartssäkerhet - EASA

- Information från kommissionen

Ingen ytterligare information finns f.n.

---

---

(R) Rättsakt

(\*) Punkt där omröstning kan begäras