



Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

TTE-rådet (Transport) den 11 mars 2010

Kommenterad dagordning inför samråd med EU-nämnden den 5 mars 2010

1. Godkännande av den preliminära dagordningen

Lagstiftning

2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

3. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om transportabla tryckbärande anordningar

– *Allmän inriktning*

dok: 13566/09 + COR1

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

Kommissionen presenterade i september 2009 ett reviderat förslag till direktiv om transportabla tryckbärande anordningar. Förslaget innebär en revision av de tekniska kraven i direktiv 1999/36/EG om transportabla tryckbärande anordningar i syfte att uppdatera detta direktiv och därvid ta hänsyn till New legislative Framework (NLF). Det innehåller detaljerade säkerhetskrav som ska uppfyllas för att produkterna ska få fri rörlighet på den inre marknaden. Ett annat syfte med förslaget är att undanröja konflikter mellan det befintliga direktivet och bestämmelserna i de internationella avtalen om landtransport av farligt gods. Det är därför viktigt att förslaget kan träda i kraft innan bestämmelserna i de internationella avtalen ska börja tillämpas.

Medlemsstaterna är eniga i sak. Utestående frågor rör istället hur de delar av förslaget som rör kommittéförfarande ska anpassas efter Lissabonfördragets ikraftträdande.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige välkomnar KOMs förslag till reviderat direktiv och stödjer ORDF förslag om anpassning av rättsakten till Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt FEUF.

Se vidare RådsPM

4. förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter för luftfartsskydd

- lägesrapport

dok.: 9864/10; 6439/10

Frågan har tidigare behandlats i EU-nämnden den 11 december 2009.

Bakgrund

Kommissionen presenterade i maj i år ett förslag till direktiv om avgifter för luftfartsskydd (faktaPM 2008/09:FPM132). Behandlingen av förslaget inleddes under det svenska ordförandeskapet. Förslaget bygger på ett antal principer, som bl.a. innebär att avgiftssättningen ska vara icke-diskriminerande, kostnadsbaserad och transparent samt att det ska finnas en övervakande myndighet i varje medlemsstat. Medlemsstaterna har haft olika meningar om förslaget. Förslaget säger ingenting om hur kostnaderna för luftfartsskydd ska finansieras. En hel del frågor är fortfarande olösta, bl.a. den om vilka flygplatser direktivet ska omfatta och frågan om konsekvensanalys av kostnaderna för att införa strängare skyddsåtgärder. Frågan om hur långt detta direktiv ska anpassas till det befintliga direktivet om flygplatsavgifter diskuteras också. Vid TTE-rådet i december 2009 avlades en lägesrapport. Det spanska ordförandeskapet fortsatte behandlingen av förslaget i januari 2010, men lyckades då inte lösa de utestående frågorna. Det beslutade därför att vänta på resultatet av parlamentets första läsning, förutsett att äga rum i april 2010, innan ärendet återupptas.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen står bakom de principer som förslaget bygger på och bör notera rapporten.

Se vidare RådsPM

5. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart

- *Allmän inriktning*

dok: 15469/09

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

Kommissionen lade den 30 oktober 2009 fram förslag till förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Förslaget innebär att nuvarande direktiv 94/56/EG för utredning av olyckor inom civil luftfart upphävs. Bakgrunden är att det 15 år gamla direktivet inte längre svarar upp mot unionens och medlemsstaternas krav. Skillnaden i kapacitet för olycksutredningar skiljer sig stort mellan medlemsstaterna, luftfartygen och dess system har blivit alltmer komplexa. EU har utvidgats och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA har inrättats sedan direktivet trädde ikraft. Förslaget innebär att dagens informella nätverk mellan medlemsstaternas luftfartsolycksutredningsmyndigheter formaliseras. EASA kommer dessutom att delta i nätverkets arbete. Nätverket blir ingen juridisk person, och därmed ingen EU-institution. Nätverket kommer däremot att utgöra ett sådant organ som arbetar för ett mål av allmänt europeiskt intresse i den mening som avses i artikel 108. 1 b i rådets förordning nr 1605/2002 (budgetförordningen), vilket innebär att unionen kan stödja nätverket ekonomiskt. Finansieringen ska rymmas inom befintlig EU-budget. Förordningen reglerar nätverkets organisation, utredningsmyndigheternas oberoende under olycksutredningar inom civil luftfart, medlemsstaternas möjligheter att bistå varandra med hjälp under olycksutredningarna, hantering av känslig information, upprättande av olycksrapporter, information och hjälp till anhöriga vid en luftfartsolycka samt rättigheter och skyldigheter för ansvarig olycksutredare.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige stöder principiellt formaliseringen av det befintliga informella nätverket för utredningar av olyckor inom civil luftfart då detta kan förväntas ha positiva effekter på flygsäkerheten. Slutgiltig reglering måste innehålla tillfredsställande lösningar i de frågor som berör svenska regler om offentlighet och sekretess. EASA bör inte ges en roll i nätverket som kan riskera att påverka de olycksutredande myndigheternas oberoende.

Se vidare RådsPM

Icke lagstiftning

6. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

7. Extrema relationer: Luftfartsförhandlingar i ett andra steg med Förenta staterna

- *information från kommissionen*
- *policydebatt*

dok.: föreligger ännu inte

Frågan om steg 2-förhandlingarna har tidigare behandlats i EU-nämnden den 11 december 2009. Det första avtalet mellan EU och USA har behandlats av EU-nämnden senast inför TTE-rådet den 22 mars 2007.

Bakgrund

Ett luftfartsavtal i en första fas mellan EU och USA trädde i kraft den 30 mars 2008. Enligt detta avtal ska förhandlingar om ett avtal i en andra fas inledas senast 60 dagar senare. Sju förhandlingar har därefter ägt rum om ett steg 2-avtal, den senaste i Madrid 15-17 februari 2010. Enligt det första avtalet ska parterna senast i november 2010 göra en bedömning av förhandlingsresultatet och vardera parten har därvid rätt att återkalla givna rättigheter, om resultatet inte anses godtagbart. Vissa framsteg i steg 2 har gjorts, bl.a. när det gäller förstärkt samarbete inom området för luftfartsskydd och för hur den gemensamma kommittén, som inrättats genom avtalet, ska arbeta. Vissa andra frågor kvarstår olösta, t.ex. frågan om liberalisering av rätten till ägande och kontroll av flygbolag. I den delen vill EU-sidan att parterna ska öppna för möjligheten att ena parten ska kunna majoritetsäga andra partens flygbolag. Texter om miljö diskuteras fortfarande. Kommissionen avser att vid rådsmötet avge en lägesrapport om läget i förhandlingarna samt inbjuda ministrarna till en policydebatt inför fortsatta förhandlingar.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen från kommissionen bör noteras. Regeringen anser att kommissionen vid de fortsatta förhandlingarna bör arbeta för att lösa de utestående frågorna i syfte att nå en överenskommelse.

Se vidare RådsPM

8. Konferens om det europeiska gemensamma luftrummet i Madrid 25-26 februari 2010

- *Information från ordförandeskapet och riktlinjedebatt*

dok: dokument föreligger ännu ej

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

Ordföranden arrangerade den 25-26 februari en konferens om det genomförandet av europeiska gemensamma luftrummet steg 2. Konferensen behandlade det nya regelverket, förväntade prestationer hos luftfartens olika aktörer, tekniska aspekter, säkerhetsfrågor med fokus på den mänskliga faktorn, flygplatskapacitet och samverkan med militära och externa dimensioner. Som resultat av konferensen presenterade KOM och ORDF slutsatser – den så kallade Madriddeklarationen. ORDF kommer vid rådsmötet att rapportera om konferensens utfall och bjuda in ministrarna till en riktlinjedebatt.

Förslag till svensk ståndpunkt

ORDF information bör noteras. Ett genomförande av det gemensamma luftrummet, andra etappen, liksom framsteg inom teknikutvecklingsprojektet SESAR är angelägna.

12. Övriga frågor

a) Informellt transportrådsmöte (La Coruna 12 – 13 februari 2010)

- *Information från ordförandeskapet*

dok: dokument föreligger ej

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

Det spanska ordförandeskapet höll ett informellt transportrådsmöte i La Coruna den 12 februari 2010. Debatter hölls om dels ett meddelande från kommissionen om rörlighet i städer, dels säkerhetskontroll av flygpassagerare. Ordförandeskapet kommer att informera om mötet.

Förslag till svensk ståndpunkt

ORDF information bör noteras

b) International Transport Forum i Leipzig 26 – 28 maj 2010

- *Information från den tyska delegationen*

dok. 6648/10

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

International Transport Forum (ITF) grundades 2006 som en efterträdare till European Conference of Ministers of Transport (CEMT). Syftet med ITF är att erbjuda politiker och privata aktörer en plattform för samarbete med transportfrågor och skapa en djupare förståelse för den avgörande roll som transporter spelar för ekonomin och samhället i stort. Årets möte har temat "Transport och innovation; släpp loss potentialen" och kommer att behandla frågan om en hållbar framtid för transportsektorn.

Förslag till svensk ståndpunkt

Information från den tyska delegationen bör noteras.

c) Järnvägsolyckan i Buizingen i Belgien

- *Information från kommissionen*

dok. dokument föreligger ej.

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

På morgonen den 15 februari kolliderade två tåg front mot front i Halle i den belgiska provinsen Brabant söder om Bryssel. Vid olyckan omkom enligt preliminära siffror ett tjugotal resenärer och över 50 skadades. Kommissionen förväntas komma med närmare uppgifter om olyckan och vad som kan ha orsakat den.

Förslag till svensk ståndpunkt.

Informationen från kommissionen bör noteras.

d) TEN-konferens i Zaragoza

- *Information från kommissionen*

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

En konferens om Trans-Europeiska Nät (TEN) kommer att hållas under spanskt ordförandeskap den 8-9 juni i Zaragoza som en uppföljning av den TEN-konferens som hölls i Neapel i oktober 2009. Konferensen i Zaragoza förväntas behandla revideringen av riktlinjer för TEN mot bakgrund av ett meddelande från kommissionen som kommer att presenteras under sensvåren.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen från kommissionen bör noteras.