



REGERINGSKANSLIET

M2013/2952/I

**Kommenterad dagordning  
rådet**

**Miljödepartementet**

2013-11-28

*Internationella sekretariatet*

EU-nämnden  
Miljö- och jordbruksutskottet

### **Rådets möte (miljö) den 13 december 2013**

---

#### **Kommenterad dagordning**

#### **1. Godkännande av dagordningen**

#### **Icke lagstiftande verksamhet**

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

A-punktslistan är ännu inte känd.

#### **Lagstiftningsöverläggningar**

#### **3. (ev. se även punkten 2 ovan) Godkännande av A-punktslistan**

A-punktslistan är ännu inte känd.

#### **4. Förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter**

*- Riktlinjedebatt*

*Avsikten med behandlingen i rådet*

Ordförandeskapet har för avsikt att miljørådet ska hålla en riktlinjedebatt om förslaget till förordning om förebyggande och hantering, av introduktion och spridning av invasiva främmande arter.

### *Bakgrund*

Kommissionen presenterade den 9 september 2013 ett förslag till förordning om invasiva främmande arter. Syftet med förslaget är att förebygga, minimera och lindra negativa effekter på biologisk mångfald och ekosystemtjänster av såväl avsiktlig som oavsiktlig introduktion och spridning av invasiva främmande arter inom EU. Invasiva främmande arter är sådana arter som förflyttas genom mänsklig verksamhet utanför sina naturliga utbredningsområden och sedan överlever, reproducerar sig, sprider sig och inverkar negativt på biologisk mångfald och ekosystemtjänster i sin nya livsmiljö vilket även kan få allvarliga ekonomiska och sociala konsekvenser. Kommissionen anger i förslaget beräkningar om att av de mer än 12 000 främmande arter som finns i den europeiska miljön har 10–15 % reproducerat och spridit sig, samt orsakat miljömässig, ekonomisk och social skada. Enligt kommissionen skulle dessa därmed kunna betraktas som invasiva främmande arter. Kommissionen föreslår att invasiva främmande arter av betydelse för hela EU inte avsiktligt får föras in, släppas ut, användas eller tillåtas reproducera sig i EU. Om en medlemsstat upptäcker en invasiv främmande art av betydelse för hela EU ska utrotningsåtgärder vidtas. Medlemsstaterna ska göra en analys av spridningsvägarna, upprätta och genomföra en handlingsplan med åtgärder samt inrätta ett offentligt övervakningssystem.

Ordförandeskapet har för avsikt att miljörådet ska föra en riktlinjedebatt om förslaget mot bakgrund av två frågor.

1. Anser ni att listan med invasiva arter av unionsbetydelse ska vara begränsad i antal? Ska en sådan lista vara begränsad bara till arter som inte är naturligt förekommande i EUs territorium? Bör det finnas en mekanism för att prioritera arter som ska listas? Om ja, vilka kriterier bör tillämpas?
2. Bör förordningen innehålla bestämmelser som tillåter och främjar åtgärder mot invasiva främmande arter på nivån för EU:s biogeografiska regioner? Om ja, vilka bör huvuddragen vara för detta regionala samarbete?

### *Förslag till svensk ståndpunkt*

Regeringen ställer sig positiv till ett ökat samarbete på EU-nivå när det gäller invasiva främmande arter. Regeringen anser att det är viktigt att medlemsstaterna medges flexibilitet i att vidta åtgärder inom det egna landet för att hantera invasiva främmande arter. Vidare anser regeringen att det är angeläget att ett system inom EU kommer till stånd inom en snar framtid. Regeringen är i färd med att analysera förslaget vad gäller kostnadseffektivitet och den administrativa bördan som förslaget till förordning kan komma att medföra.

Med anledning av den första frågan anser regeringen att det är en nackdel att bara 50 arter kan föras in i förteckningen över invasiva främmande arter av betydelse för EU eftersom det finns många fler sådana arter som negativt påverkar biologisk mångfald och ekosystemtjänster i EU. Regeringen anser vidare att listan bör vara begränsad till arter som inte är naturligt förekommande inom EU:s territorium som helhet, men är positiv till ett ökat samarbete mellan medlemsstaterna för arter som kan vara naturligt förekommande i vissa EU-länder, men som skapar problem i andra. Regeringen är öppen för en mekanism för att prioritera arter som ska ingå i förteckningen, men kan inte ta slutlig ställning förrän en analys har gjorts avseende vilka kriterier som kan ligga till grund för en sådan prioritering.

Beträffande den andra frågan är regeringen öppen för någon form av regional ansats i förordningen då olika arters förmåga och förutsättning att orsaka problem varierar mellan olika medlemsstater. Regeringen anser dock att en närmare analys bör göras om just EU:s biogeografiska regioner är den mest ändamålsenliga nivån för detta. Regeringen är positiv till ökat samarbete mellan medlemsstaterna för att även hantera arter som kan vara naturligt förekommande i delar av EU, men som orsakar problem i andra.

*För ytterligare information se bifogat rådsPM.*

**5. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om mätning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013**  
*- Utbyte av åsikter*

*Avsikten med behandlingen i rådet*

Ordförandeskapet har för avsikt att miljørådet ska hålla ett åsiktsutbyte om kommissionens förslag till förordning om MRV-regler för sjöfarten, dvs. mätning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Diskussionen kommer att äga rum mot bakgrund av två frågor som på förhand cirkulerats bland medlemsstaterna.

*Bakgrund*

Kommissionen presenterade den 28 juni 2013 ett förslag till förordning om regler för mätning, rapportering och verifiering (MRV) av koldioxidutsläpp från sjötransporter, s.k. MRV-regler för sjöfarten.

Avsikten med kommissionens förslag är att etablera ett regelverk för mätning, rapportering och verifiering av storleken på koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen från sjöfarten. Detta är ett första steg i arbetet med att minska utsläppen från internationell sjöfart. Det långsiktiga

målet är att bygga upp ett regelverk som kan bli en förebild för en global reglering av sjöfartens utsläpp av växthusgaser.

Sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag men dess utsläpp ökar då transporterna samtidigt ökar. För att nå uppsatta klimatmål krävs åtgärder inom alla samhällssektorer, inklusive sjöfarten. Regelverket är dessutom tänkt att kunna användas för att få fram information om åtgärders effektivitet och på så sätt i längden bidra till att sjöfarten minskar sina utsläpp och sänker sina kostnader. Förslaget har därmed även indirekta, i huvudsak positiva, effekter på utsläppen av kortlivade luftföroreningar.

I syfte att ge struktur åt diskussionen vid miljørådet har ordförandeskapet presenterat följande två frågor:

1. Anser medlemsstaterna att förslagets tillämpningsområde är lämpligt?
2. Anser medlemsstaterna att man i förslaget har gjort en korrekt avvägning mellan att trygga lika minimivillkor och skapa nödvändig flexibilitet, och samtidigt minimera den administrativa bördan?

#### *Förslag till svensk ståndpunkt*

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till MRV-regler för sjöfarten och en diskussion vid miljørådet. Regeringens bedömning är att förslagets tillämpningsområde är lämpligt. Det är positivt att EU intar en ledande ställning när det gäller att få till åtgärder på global nivå för att minska utsläppen från sjöfarten. Däremot anser regeringen att det vore önskvärt med vissa ändringar i kommissionens förslag till övervaknings- och rapporteringssystem för att ytterligare minska den administrativa bördan för företagen. Därtill är det också viktigt enligt regeringen att EU-regelverket är konkurrensneutralt.

*För ytterligare information se bifogat rådsPM.*

## **6. Övriga frågor**

### **a) Direktivet om kvaliteten på bensin och diesel (ILUC)**

– *Information från ordförandeskapet*

I direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (2009/28/EG), det s.k. förnybartdirektivet, fastställdes bindande mål om att andelen förnybar energi ska utgöra 20 procent av den totala energianvändningen i EU 2020 samt att andelen förnybar energi i transportsektorn ska uppgå till minst 10 procent i samtliga medlemsländer. Samtidigt infördes genom direktivet om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (98/70/EG), det s.k. bränslekvalitetsdirektivet, ett bindande mål om att växthusgasintensiteten för drivmedel som

används för vägtransporter och mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg ska minska med 6 procent mellan 2010 och 2020. Biodrivmedel förväntas i hög grad bidra till uppfyllandet av dessa mål. Båda direktiven omfattar hållbarhetskriterier inklusive miniminivåer för minskning av växthusgasutsläppen. I de nuvarande hållbarhetskriterierna ingår inte utsläpp från indirekt ändrad markanvändning (ILUC). I förnybartdirektivet art. 19 (6) anges att kommissionen senast den 31 december 2010 ska lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet med en översyn av konsekvenserna av indirekta ändringar av markanvändningar för växthusgasutsläppen och möjliga vägar för att minimera dessa konsekvenser. Kommissionen uppfyller detta åtagande med förslaget till ILUC-direktiv som presenterade den 17 oktober 2012.

Förslaget har förhandlats i både rådet och Europaparlamentet under året. Det litauiska ordförandeskapet har för avsikt att energirådet (TTE) den 12 december ska nå en politisk överenskommelse om rådets ståndpunkt i första läsning om förslaget. Denna kommer sedan att ligga till grund för fortsatta förhandlingar med sikte på en överenskommelse i andra läsning med Europaparlamentet. Vid miljørådet den 13 december kommer ordförandeskapet att informera om den politiska överenskommelsen och vägen framåt.

#### **b) Utfallet av COP19 om klimatförändringar**

– *Information från ordförandeskapet, COP-ordförandeskapet och kommissionen*

Ordförandeskapet, COP-ordförandeskapet Polen och kommissionen avser återrapportera från FN:s klimatomöte COP19 som arrangerades i Warszawa 11-22 november.

Efter tröga förhandlingar som pågick långt över utsatt tid nåddes ett paket av beslut. Besluten är långt ifrån tillräckliga men skapar trots allt en väg framåt mot en ny global överenskommelse.

I Warszawa enades parterna om en arbetsplan som innebär första steget i en stegvis process för att få alla länder att bidra i den nya 2015-överenskommelsen. Skrivningarna är vaga men innebär att alla länder nu bör inleda nationella förberedelser för att kunna lägga fram sina bidrag till 2015-överenskommelsen. Vid COP19 förhandlades även ett flertal frågor rörande klimatfinansiering. Därtill gjordes framsteg i de tekniska undergrupperna till konventionen t.ex. färdigställandet av ramverket för minskad avskogning i utvecklingsländer (s.k. REDD+).

En framgång i förhandlingarna var att alla länder till slut kunde enas om hur frågan om skador och förluster från klimatförändringarna fortsatt ska hanteras. Sverige agerade som mötesordförande tillsammans med Sydafrika i denna fråga, på både chefsförhandlar- och ministernivå. Efter hårda förhandlingar kunde en överenskommelse nås som innebär att en

internationell mekanism för att hantera skador och förluster etableras som var en viktig del av paket som beslutades.

**c) EU ETS/Flyget**

- *Information från ordförandeskapet*

Flygningar till och från samt inom EU ingår i systemet för handel med utsläppsrätter (EU ETS) från och med 2012. EU beslutade i april 2013 att ”stoppa klockan” så att alla flygningar till och från tredje land kunde undantas från detta eftersom flera länder utanför EU ställt krav på att EU skulle visa anpassbarhet inför förhandlingarna i FN:s organ för luftfartsfrågor, ICAO. På ICAO:s generalförsamling den 24 september – 4 oktober 2013 enades världens länder om att arbeta fram ett globalt marknadsbaserat styrmedel för flyget. Styrmedlet ska godkännas på ICAO:s generalförsamling 2016 och implementeras 2020. ICAO enades om att konstruktiva bilaterala och multilaterala förhandlingar ska ske mellan berörda stater och att en gemensam överenskommelse mellan stater ska uppnås innan staters flygbolag åläggs att delta i regionala marknadsbaserade åtgärder. ECAC:s (European Civil Aviation Conference) medlemsstater reserverade sig angående denna skrivning.

Kommissionen lade mot bakgrund av detta den 16 oktober 2013 fram ett förslag (COM/2013/722) till förändring av direktiv 2003/87/EC som föreslås gälla mellan 2014 och 2020. Förslaget innebär bl.a. att samtliga flygningar mellan flygplatser inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES i sin helhet är inkluderade i EU ETS på samma sätt som under det ursprungliga direktivet. Flygningar mellan en flygplats i EES och tredje land är inkluderade enbart på den sträckan som flygs inom EES:s luftrum. (Exempel: Vid en flygning från Berlin till New York åläggs flygoperatören att betala utsläppsrätter endast på den del av flygningen som görs inom EES:s luftrum.)

**d) Direktivet om plastkassar**

- *Information från kommissionen*

Kommissionen presenterade den 4 november 2013 ett förslag (COM/2013/761) om revidering av förpackningsdirektivet (94/62/EG). Ett syfte med förslaget är att begränsa de negativa effekterna på miljön som användningen av plastkassar orsakar, särskilt i form av nedskräpning av den marina miljön. Ytterligare ett syfte är att uppmana till att förebygga onödigt avfall och en mer effektiv användning av resurser samtidigt som de socioekonomiska effekterna begränsas. Förslaget innebär att medlemsländerna inom två år ska vidta åtgärder (nationella minskningsmål, ekonomiska styrmedel eller saluföringsrestriktioner) för att uppnå en minskad konsumtion av tunna plastkassar och därefter rapportera till kommissionen vilka åtgärder som vidtagits. Förslaget

följer av grönboken om en europeisk strategi för plastavfall i miljön från år 2013.

**e) Meddelande om "Ett program för ren luft i Europa"**

- *Information från kommissionen*

Kommissionen har aviserat att den under 2013 ska lägga fram ett "luftpaket" innehållande en strategi för hur luftfrågorna ska hanteras fram till år 2030, ett reviderat direktiv för nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar (takdirektivet), ett direktiv för mellanstora förbränningsanläggningar samt förslag till ratificering av Göteborgsprotokollet (under luftvårdskonventionen). Enligt det tidigare takdirektivet skulle ett nytt takdirektiv ha presenterats redan år 2005 och är därför kraftigt försenat. Frågan står på rådets dagordning som preliminär då det ännu inte är klart när kommissionen kommer att anta förslaget. Kommissionen har tidigare aviserat att förslaget ska presenteras under året då 2013 har utsetts till Europas luftår.

**f) Det inkommande ordförandeskapets arbetsprogram**

- *Information från den grekiska delegationen*

Grekland innehar ordförandeskapet i EU 1 januari – 31 juni 2014 och är det tredje landet i ordförandeskapstrion som även består av Irland (våren 2013) och Litauen (hösten 2013). De gemensamma huvudprioriteringarna för trion är "stabilitet, tillväxt och sysselsättning". På miljørådet den 13 december förväntas Grekland närmare redogöra för sina prioriteringar på miljö- och klimatområdet inför sitt kommande ordförandeskap.