



## Näringsdepartementet

*Sekretariatet för EU och internationell samordning*

*Mia Carlson*

*Barbro Caddeo (luftfartsfrågor)*

*Departementssekreterare*

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

### Rådets möte (Transportministrarna) den 7 oktober 2004 i Luxemburg

#### 1. Antagande av preliminär dagordning

#### 2. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

#### LANDTRANSPORTER

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

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

– Politisk överenskommelse

(Offentlig debatt)

dok. Dokument inför Coreperbehandling den 29 sept 2004 föreligger

ej än.

KOM(2003) 448 slutlig

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

Ordförandeskapet har ännu inte presenterat det kompromissförslag man tänker lägga fram för ministerrådet. Förslaget kommer att baseras på den text som diskuterades vid junimötet. Till skillnad från kommissionens förslag ställs där inget krav på att särskilda nationella myndigheter inrättas för att hantera och övervaka eventuella vägavgifter och tullar. Mycket talar för att ordförandeskapets förslag kommer att vara mer restriktivt gällande differentieringsmöjligheter och rabatter än juniförslaget.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen skall särskilt bevaka frågan om differentieringsmöjligheter och möjligheter att ta ut km-skatter på hela vägnätet i syfte att säkerställa att ett nytt direktiv skapar förutsättningar för Sverige att införa km-skatter enligt marginalkostnadsprincipen.

Det är viktigt för regeringen att bevaka att 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.

Se även rådspromemoria bilaga 1.

#### **4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om harmoniserade flodtrafikinformationstjänster på inre vattenvägar i gemenskapen (R.I.S.) (R)**

– Allmän riktlinje

dok. 12504/04 TRANS 287 CODEC 1015 behandlades i Coreper 1 den 22 sept. Den slutgiltiga versionen för rådsmötet föreligger ej än.

KOM (2004) 392 slutlig

Förslaget har inte tidigare behandlades i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

Förslaget syftar till att harmonisera tillämpningen av ny informationsteknik för inre vattenvägar genom flodtrafikinformationstjänster (River Informations System, R.I.S).

Direktivet inkluderar inre vattenvägar av en viss klass som har anslutning till vattenvägar i en annan medlemsstat. Ordföranden har förklarat att texten innebär att många medlemsstater, inklusive Sverige, faller utanför direktivets räckvidd då de saknar förbindelse till andra medlemsstater via inre vattenväg. Sverige behöver därmed inte införliva direktivet och har inte heller några invändningar mot förslaget.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen är nöjd med lydelsen i direktivförslaget, och har inget att motsätta genomförandet av direktivet under förutsättning att de svenska inre vattenvägarna förblir undantagna från dess tillämpning.

#### **5. 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)**

– Lägesrapport

Dok. 12633/04 TRANS 298 CODEC 1036 behandlas i Coreper den 29 sept 2004 slutgiltig text föreligger således ej än.

KOM(2004) 142 slutlig

Förslaget har inte tidigare behandlats enskilt i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Förslaget ingår i det s.k. tredje järnvägspaketet som innehåller förslag till fyra rättsakter. 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.

Förslaget är en logisk fortsättning av andra järnvägspaketet och kommer att bidra till att förbättra de säkerhetsmässiga förutsättningarna för en öppen järnvägsmarknad i Europa. Det ligger också i linje med den utveckling som pågår i Sverige mot ett nytt system för personcertifiering.

Se även ministerrådspromemoria, bilaga 2.

## **6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (omarbetning) (R)**

– Allmän riktlinje

Dok. 12568/04 behandlas i Coreper den 29 sept 2004 slutgiltig text föreligger således ej än.

KOM(2003) 621 slutlig

Förslaget var senast uppe i EU-nämnden inför transportrådet i december 2003 då kommissionen informerade om förslaget på temat trafiksäkerhet.

### **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.

Ärendet är inte färdigbehandlat i Coreper.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stöder i allt väsentligt det liggande förslaget. Till stor del har den svenska regeringens synpunkter beaktats vid rådets arbete med förslaget. De viktigaste frågorna för transportministrarna att lösa blir om körkort med behörighet A och B skall förnyas administrativt vart tionde år och om gamla, redan existerande, körkort skall bytas mot plastkörkort i kontokortsformat.

Se i övrigt bifogade ministerrådspromemoria bilaga 3.

## **INTERMODALA FRÅGOR**

7. **Galileo**
  - a) **Lägesrapport**
    - Information från kommissionen
  - b) **(Stryks troligen från dagordningen.) Kommissionens rekommendation till rådet om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om upprättandet av ett samarbetsavtal med Ukraina för inrättande av ett globalt system för satellitnavigering för civilt bruk**
    - Antagande av rådets beslut

För lägesredovisningen föreligger inget dokument.

Förhandlingsmandatet: SEC (2004) 1070 slutlig

Galileo har tidigare behandlats i EU-nämnden, senast inför TTE-rådet 10-11 juni 2004. Just dessa frågor har dock inte behandlades tidigare i TTE-rådet. Frågan behandlas i Coreper den 29/9.

### **Bakgrund**

Kommissionen avser under detta möte ge en redovisning om läget i projektet. Under oktober väntas ett kommissionsmeddelande om den fortsatta hanteringen av Galileo. Med denna som grund skall transportministrarna anta en rådsslutsats vid sitt decembermöte. Detta beslut förväntas röra centrala frågor som Galileos tjänster samt ramar för finansiering av utbyggnads- och driftfas. Kommissionen har också inför

detta möte presenterat ett förslag till förhandlingsmandat rörande samarbete om satellitnavigering med Ukraina. Liknande förhandlingsmandat har tidigare godkänts för bla Israel. Troligt är att punkten om förhandlingsmandatet stryks från dagordningen pga försenade översättningar av relevanta dokument.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen kan acceptera förslag till förhandlingsmandat.

## **LUFTFART**

### **8. Yttre förbindelser avseende luftfartssektorn**

Samtliga punkter har i någon form varit föremål för behandling i EU-nämnden tidigare, senast inför transportrådet den 10-11 juni 2004.

- a) Det allmänna läget**
- Diskussion

#### **Bakgrund**

Vid ministerrådet i juni 2003 fick kommissionen mandat av rådet dels att förhandla med alla tredje länder om att ersätta vissa bestämmelser i gällande bilaterala avtal med ett gemenskapsavtal (det s.k. horisontella mandatet) och dels att förhandla med USA om ett luftfartsavtal.

Kommissionen har i februari begärt fulla mandat för att förhandla med vissa grannländer, bl.a. västra Balkan och Marocko. Denna fråga ligger nu på ministrarnas bord.

Förhandlingar med stöd av det horisontella mandatet har genomförts framgångsrikt med Chile. Två förhandlingsomgångar har genomförts med Australien, Singapore, Nya Zeeland.

Kommissionen avser att senare i höst lägga fram ett dokument om en gemensam hållning beträffande gemenskapens tredjelandsrelationer, eventuellt med förslag till ytterligare mandat.

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

Regeringen har i princip inte några invändningar mot det arbete som hittills har bedrivits. Frågan om eventuella utvidgningar av kommissionens behörighet att förhandla med tredje land får bedömas från fall till fall och utifrån det mervärde sådana förhandlingar/avtal kan förväntas innebära.

- b) Förhandlingar mellan EU och USA om ett luftfartsavtal**
- Information från kommissionen

#### **Bakgrund**

I juni 2003 fick kommissionen mandat av rådet att förhandla med USA om ett luftfartsavtal, med syfte att tillskapa en "open aviation area". Avtalet skall ersätta medlemsstaternas bilaterala avtal med USA.

Sex förhandlingsrundor har hittills genomförts. Förhandlingarna har varit svåra men enighet har ändå nåtts i vissa delar.

Vid rådsmötet i juni i år fick ministrarna ta ställning till ett förslag från kommissionen om ett första delavtal med USA. Rådet ansåg emellertid att förhandlingarna borde återupptas med sikte på att uppnå en bättre balans mellan parterna, bl.a. när det gäller marknadstillträde.

Reella förhandlingar kommer – p.g.a. det förestående presidentvalet i USA - inte att återupptas förrän tidigast i början av nästa år.

Kommissionen kommer att vid rådsmötet informera om status och hur man ser på fortsättningen.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen bör beakta den information som kommissionen lämnar. Det är angeläget att förhandlingarna kan återupptas så snart som möjligt, med utgångspunkt i det som redan har uppnåtts.

- c) **Gemenskapens luftfartspolitik i förbindelserna med grannländerna**
- **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**
  - **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. 12495/04 restreint

### **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 även om några, när det gäller

mandaten för Medelhavsländerna, menar att man bör ”skynda långsamt” och först samla erfarenheter av övriga förhandlingar på luftfartsområdet, t.ex. USA-förhandlingarna.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen 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. Regeringen stöder en stegvis liberalisering med ett ömsesidigt öppnande av marknaderna.

Se även särskild promemoria, bilaga 4.

## **9. Övriga frågor**

- **Harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EU-OPS)**  
= Information från kommissionen

Frågan har varit föremål för behandling i EU-nämnden inför TTE-rådet den 10-11 juni 2004.

### **Bakgrund**

Syftet med förslaget är att ändra ett tidigare 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, (KOM (2000) 121 slutlig. 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.

Sveriges inställning till förslaget är sammantaget positiv eftersom harmoniserade regler på de föreslagna områdena allmänt förbättrar flygsäkerheten. 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 inte behandlat förslaget vidare. Kommissionen, som begärt att punkten tas med på dagordningen, kommer förmodligen att tala om vad man anser om detta.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Det finns både för- och nackdelar med att försöka införa reglerna i det aktuella 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 överväger dock fördelarna med att ha harmoniserade regler de nackdelar som kan uppstå i några enskilda fall.

---

---

(R) Rättsakt

(\* ) Punkt där omröstning kan begäras.