



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationell samordning

Rådets möte (transportministrarna) den 9 oktober

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen

2. Godkännande av A-punktlisten

INTERMODALA TRANSPORTER

3. Grönare transporter, En strategi för att internalisera externa kostnader, Åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon

– Antagande av rådets slutsatser

11841/08 TRANS 245 FISC 94 MI 253 ENV 454

11842/08 TRANS 246 ENV 453

11851/08 TRANS 248 ENV 455

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Meddelandena ingår i kommissionens paket om grönare transporter som presenterades den 8 juli 2008. Paketet innehåller även en inventering av vidtagna och planerade åtgärder på gemenskapsnivå, en strategi för internalisering av externa kostnader inom samtliga trafikslag samt ett förslag till revidering av det s.k. Eurovinjettdirektivet (direktiv 2006/38/EG). Paketet är svaret på en begäran till kommissionen som uttrycks i artikel 11 i det s.k. Eurovinjettdirektivet och det huvudsakliga förslaget i kommissionens strategi för internalisering externa kostnader är en ändring av direktivet.

Kommissionen föreslår att marginalkostnadsprissättning bör användas som generell princip för internalisering av externa kostnader från transporter och har tagit fram ett gemensamt ramverk för att kvantifiera vissa externa kostnader. Kommissionen föreslår även bestämmelser om bullerdifferentiering av banavgifter, i syfte att åstadkomma ett bromsblocktypbyte av huvuddelen av de europeiska godsvagnarna till utgången av år 2015.

Rådet föreslås den 9 oktober anta slutsatser som bl.a. poängterar nödvändigheten av beakta skillnader mellan medlemsstaterna och kontexten i form av redan införda styrmedel och pågående förhandlingsprocesser i internationella fora. Vikten av ett transportslagsövergripande perspektiv understryks också och hänvisningar görs till de generella principerna om internalisering av externa kostnader och marginalkostnadsprissättning.

Förslag till svensk ståndpunkt

[rev.] Regeringen stödjer i stort nuvarande version och i synnerhet i de delar som hänvisar till de generella principerna om internalisering av externa kostnader och marginalkostnadsprissättning samt till vikten av en transportslagsövergripande ansats och teknisk neutralitet.

LANDTRANSPORTER

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser (R)

- Riktlinjedebatt
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

7984/08 TRANS 100 CODEC 416

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget syftar till att göra det lättare att över landsgränser följa upp vissa brott mot trafiklagstiftningen som särskilt anses hota trafiksäkerheten. Kommissionen föreslår att ett elektroniskt informationssystem som gör det lättare att få uppgifter om och identifiera innehavaren av ett fordon upprättas, så att myndigheterna i en medlemsstat där en förseelse har begåtts kan skicka meddelande till innehavaren av det fordon med vilket förseelsen begicks. Förslaget omfattar fyra typer av brott mot trafiklagstiftningen – hastighetsöverträdelser, trafiknykterhetsbrott, körning utan bilbälte och körning mot rött ljus. Som rättslig grund har kommissionen föreslagit EG-fördragets artikel 71 varvid beslut ska fattas inom ramen för

medbeslutandeförfarandet. Diskussion om huruvida annan rättslig är korrekt pågår. Vid rådets möte den 9 oktober avser det franska ordförandeskapet emellertid att låta ansvariga ministrar diskutera direktivet ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen menar att en god uppföljning av trafikförseelser är en förutsättning för att nå uppsatta trafiksäkerhetsmål. Regeringen anser dock att den rättsliga grunden inom samarbete för den europeiska gemenskapen (första pelaren) kan ifrågasättas och att en lösning därför i första hand bör sökas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete (tredje pelaren). Grunden för att en sådan lösning bör väljas i första hand är att ett elektroniskt informationssystem för utbyte av fordons- och fordonsägaruppgifter bör samordnas med de system som redan byggs upp, bl. a. inom ramen för Prümsamarbetet. Om en lösning inom första pelaren ändå skulle bli möjlig är det viktigt att ta hänsyn till de informationssystemen som redan är under uppbyggnad. Det är också viktigt att de uppföljningssystem som byggs upp även kan användas av länder som, i likhet med Sverige, tillämpar föraransvar för de aktuella brotten.

(Se även ministerrådspromemoria.)

LUFTFART

5. Införande av luftfartssektorn i gemenskapens system för utsläppsrätter för växthusgaser (SCEQE) – deltagande av tredjeländer

– Antagande av rådets slutsatser

Frågan om flygets inkludering i EU:s system för handel med utsläppsrätter och deltagande av tredjeländer har tidigare behandlats i EU-nämnden den 1 juni 2007.

Bakgrund

Rådet och Europaparlamentet kom i juli 2008 överens om att inkludera flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) från 2012. Detta gäller såväl flyg inom EU som till och från EU. Beslutet att inkludera flyg till och från EU har mött kritik från länder utanför EU. Ordförandeskapets syfte med rådslutsatserna som rådet föreslås anta är att sända ut ett tydligt budskap till tredjeländer inför inkludering av flyget i EU ETS. I huvudsak är budskapet att inkluderingen av flyget i EU ETS endast är första steget mot slutmålet att nå en global överenskommelse om att reducera utsläppen av växthusgaser från flyg.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen anser att Sverige bör stödja ordförandeskapets förslag till slutsatser. Regeringens primära målsättning är att utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012. Regeringen driver aktivt denna fråga i förberedelserna inför Klimatkonventionens femtonde partsmöte (COP15) i Köpenhamn i december 2009. Det nu föreliggande förslaget till slutsatser tillmötesgår regeringens önskemål.

6. Utkast till beslut av rådet och företrädarna för Europeiska unionens medlemsstaters regeringar, församlade i rådet, i syfte att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar för att upprätta ett Europa–Medelhavsavtal på luftfartens område mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Libanon (*) (Rättslig grund : artikel 80.2 jämförd med artikel 300.1 i EG-fördraget)

– Antagande

6258/04 AVIATION 39 RELEX 66 RESTREINT UE
13378/08 AVIATION 190 RELEX 674 RESTREINT
UE

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

I februari 2004 lade kommissionen fram sitt förslag till mandat att inleda luftfartsförhandlingar med Marocko, Libanon, Jordanien och länderna på västra Balkan. Rådet har i tidigare beslut givit kommissionen sådana mandat förutom såvitt avser Libanon. Enligt kommissionen finns det behov av en övergripande luftfartspolitik gentemot de länder som gränsar mot ett utvidgat EU. Med utgångspunkt i de nära politiska och ekonomiska förbindelserna mellan gemenskapen och Libanon, kommer ett avtal bl.a. att innebära att båda parter flygbolag fritt kan leverera sina tjänster på lika och rättvisa villkor och med tillämpning av likvärdiga regler, grundade på den europeiska luftfartslagstiftningen. Avtalet skall bl.a. innehålla bindande bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd, syfta till att ansluta Libanon till ett gemensamt europeiskt luftrum, ge utrymme för flexibilitet att vidta åtgärder inom miljöområdet och inte förbjuda beskattning av flygbränsle. Ett slutligt avtal kommer att ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Libanon. Mandatförslaget motsvarar i huvudsak det mandat som rådet givit för förhandlingar med bl.a. Jordanien.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige stödjer mandatförslaget.

(Se även ministerrådspromemoria.)

7. SESAR

a) Förslag till rådets förordning (EG) nr .../... om ändring av rådets förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (R)

- Allmän riktlinje
12204/08 AVIATION 160

b) Rådets resolution om att starta utvecklingsfasen för Sesar-programmet

- Antagande
11325/08 AVIATION 139

Frågan har tidigare behandlats i EU-nämnden inför TTE-rådet den 1 juni 2007, 16 mars 2007, 8 december 2006, 2 juni 2006 samt 24 mars 2006.

Bakgrund

Projektet SESAR utgör den tekniska/industriella delen av genomförandet av det europeiska gemensamma luftrummet (Single Sky). SESAR syftar till att bygga upp en ny flygledningsstruktur (ny infrastruktur, metodik m.m.) inom gemenskapen som främjar en säker och miljövänlig utveckling av flygtransporterna. Projektet består av tre faser, utformningsfasen 2005-2008, utvecklingsfasen 2008-2013 samt genomförandefasen 2013-2020. Som en markering och politisk signal avser rådet att den 9 oktober anta en resolution för att bekräfta igångsättandet av utvecklingsfasen.

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 trädde ikraft den 27 februari 2007. Förordningen reglerar bl.a. rättsliga och administrativa villkor och former för det gemensamma företaget – SESAR JOINT UNDERTAKING (SJU) - som har till uppgift att styra SESAR och koordinera resurser för projektet under utvecklingsfasen mellan 2008 och 2013. Sedan förordningen om SJU antogs har ytterligare fyra gemensamma företag bildats inom unionen. Dessa företag är: ARTEMIS, CLEAN SKY, IMI och ENIAC. Dessa fyra företag har getts en enhetlig administrativ och rättslig struktur avseende den legala statusen i egenskap av organ som är etablerade av gemenskapen. Kommissionens förslag är att göra erforderliga ändringar i förordningen om SJU för att detta företags legala status ska göras enhetlig med övriga gemensamma företag. Vid mötet den 9 oktober väntas rådet enas om en allmän inriktning för det fortsatta arbetet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen menar att Sverige bör fortsatt stödja projektet SESAR. Det europeiska flygtrafiktjänstsystemet är i behov av modernisering för att säkra en framtida utveckling som stödjer en säker och mer miljömässigt

hållbar utveckling av flygtransporterna. Regeringen föreslår att Sverige bör stödja innehållet i såväl utkastet till resolution som förordningsändring.

(Se även ministerrådspromemoria.)

SJÖFART

8. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fartygsägares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (R) (*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 80.2 i EG-fördraget)

- Politisk överenskommelse
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)

5907/06 MAR 10 CODEC 94 ENV 51

14486/07 MAR 86 ENV 567 CODEC 1152

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 4 april 2008.

Bakgrund

Förslaget till direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet som kommissionen presenterade vid årsskiftet 2005/06. Syftet med förslaget är i första hand att genomföra förbättringar i det ersättningsrättsliga skyddet för dem som drabbas av skador till följd av olyckor till sjöss. För att förverkliga detta syfte föreskriver direktivförslaget bland annat att medlemsstater i nationell rätt ska införa regler om redares skadeståndsansvar som står i överensstämmelse med bestämmelserna i 1976 års IMO-konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i den lydelse konventionen har genom 1996 års ändringsprotokoll. Vidare ska medlemsstaterna säkerställa att redare genom försäkring eller på annat sätt har tillfredsställande säkerhet för sitt skadeståndsansvar.

Förslaget från kommissionen har starkt kritiserats av en stor majoritet av medlemsstaterna. Staterna ser inget behov av en reglering på området då ansvar och försäkring i stor utsträckning regleras genom särskilda IMO-konventioner rörande oljeskadeansvar och ansvar för utsläpp av farliga ämnen. I praktiken skulle den obligatoriska ansvarsförsäkringen endast komma att täcka försäkring av skador på gods, vilket får betraktas som en rent kommersiell fråga mellan transportören och transportkunden.

Kommissionen och Europaparlamentet ser emellertid ett stort värde i rättsakten. Enligt kommissionen är en ratifikation av 1996 års ansvarsbegränsningskonvention från medlemsstaternas sida ägnad att driva på den internationella utvecklingen på området. Europaparlamentet menar att ansvarsdirektivet är ägnat att höja standarden inom den internationella rederinäringen.

I syfte att bryta dödläget i förhandlingarna mellan rådet, kommissionen och Europaparlamentet söker ordföranden begränsa innehållet i direktivet till att endast omfatta en försäkringsplikt. En sådan lösning skulle kunna framstå som acceptabel för både medlemsstaterna och Europaparlamentet. Vid rådets möte kommer ordförandens att lägga fram ett förslag till överenskommelse för det framtida arbetet med rättsakten i syfte att driva frågan framåt och kunna nå en informell överenskommelse med Europaparlamentet om hela det tredje sjösäkerhetspaketet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen ser inga problem med förslaget i sak för svensk del. Sverige har redan ratificerat 1996 års ansvarsbegränsningskonvention och svenska redare har i mycket stor utsträckning redan försäkrat sitt sjörättsliga ansvar. Regeringen menar att Sverige bör sträva efter att få de rättsakter i sjösäkerhetspaketet som i princip förhandlats färdigt att träda ikraft så snart som möjligt. Sverige bör vid mötet hålla fast vid att en "soft law-lösning" i form av en deklaration om att medlemsstaterna ska arbeta för att ratificera 1996 års ansvarsbegränsningskonvention är att föredra framför ett direktiv. Visar det sig att ett direktiv om obligatorisk ansvarsförsäkring kan underlätta en uppgörelse med Europaparlamentet rörande övriga rättsakter i paketet föreslår emellertid regeringen att Sverige inte bör motsätta sig bestämmelser av det här slaget. Det är dock viktigt att bestämmelserna i ett eventuellt direktiv anpassas till de rådande internationella konventionerna på området.

(Se även ministerrådspromemoria.)

9. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (R) (*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 80.2 i EG-fördraget)

- Politisk överenskommelse
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)

6843/06 MAR 23 ENV 131 CODEC 201

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 4 april 2008.

Bakgrund

Direktivet om flaggstatsförpliktelser ingår som en av sju rättsakter i det tredje sjösäkerhetspaketet som kommissionen presenterade årsskiftet 2005/06. Förslaget bygger på den Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) frivilliga revisionssystem för flagg-, hamn- och kuststater och koden för implementering av obligatoriska instrument. Inom systemet granskas hur en stat lever upp till sina skyldigheter enligt ett flertal internationella konventioner rörande miljö- och säkerhet. Syftet med

förslaget är att förbättra EU-ländernas förmåga att fullgöra de förpliktelser som åligger dessa som flaggstater. Genom direktivet åläggs flaggstaterna också ett utökat ansvar inom ramen för de internationella förpliktelser de har redan åtagit sig. Detta ansvar avses utövas både innan och efter det att de har beviljat fartyg rätten att segla under deras flagg. Konkret gäller att bestämmelserna i koden för tillämpning av IMO: s instrument blir bindande för flaggstaterna och att ett system som bygger på IMO: s frivilliga granskningsystem görs obligatoriskt inom unionen genom gemenskapslagstiftning.

Förslaget från kommissionen har starkt kritiserats av en stor majoritet av medlemsstaterna som inte ser något mervärde med direktivet. Flertalet stater har också starkt motsatt sig direktivet eftersom staterna anser att direktivet medför att den nationella kompetens inom flera nya områden därigenom överförs till gemenskapen.

Kommissionen och Europaparlamentet är emellertid angelägna om att direktivet antas och menar att ett direktiv som reglerar flaggstatsförpliktelserna bidrar till att driva på den internationella utvecklingen och säkerställer att medlemsstaterna fullgör de åtaganden som åligger i dessas roll som flaggstater. Vidare syftar direktivförslaget till att undanröja skillnader i säkerhetsnivå mellan fartyg som bär någon av medlemsstaternas flagg. Europaparlamentet har dessutom aviserat att man inte godtar enbart en "soft law-lösning" i form av en deklARATION från medlemsstaternas sida att dessa ska arbeta för att IMO: s revisionssystem blir obligatorisk på globalnivå.

I syfte att bryta dödläget i förhandlingarna mellan rådet, kommissionen och Europaparlamentet har ordföranden presenterat ett nedbantat direktivförslag som enbart innehåller enbart krav på att samtliga medlemsstater ska inför kvalitetscertifieringssystem för sina respektive sjöfartsadministrationerna, att samtliga medlemsstater ska genomgå IMO: s revision, att samtliga medlemsstater ska vidta åtgärder för att säkerställa att fartyg som för deras flagg följer relevanta internationella konventioner samt vissa regler om uppgifter som medlemsstaterna ska hålla tillgängliga för den händelse att fartyg byter flagg mellan medlemsstaterna. Innehållet i direktivförslaget anses inte heller i sin nuvarande form överföra någon kompetens från medlemsstaterna till gemenskapen. Vid mötet den 9 oktober är målet att komma fram till en överenskommelse om direktivet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige som utgångspunkt i diskussionen bör visa stöd för kommissionens generella ambition att alla medlemsstater ska uppfylla de krav som åligger dem som flaggstater. Vidare bör Sverige understryka vikten av fortsatta insatser för att minska risken för olyckor till sjöss och kontinuerligt öka sjösäkerheten. Vad gäller frågan om

särskilda åtgärder för att säkerställa implementeringen av internationella flaggstatsförpliktelser bör framföras att utvecklingen inom unionen är positiv och att detta arbete framförallt bör drivas på global nivå genom IMO och på ett sådant sätt att de stater som är bäst i behov av det stöd IMO kan lämna inte begränsas. Sverige bör sträva efter att få de rättsakter i sjösäkerhetspaketet som i princip förhandlats färdigt att träda ikraft så snart som möjligt. Sverige bör vid mötet hålla fast vid att en ”soft law-lösning” i form av en deklARATION om att medlemsstaterna ska arbeta för att göra IMO: s revisionssystem blir obligatoriskt på global nivå. Visar det sig att ett direktiv om flaggstatsförpliktelser kan bidra till en uppgörelse med Europaparlamentet rörande övriga rättsakter i paketet bör emellertid Sverige inte motsätta sig att direktivet antas, under förutsättning att frågan om kompetens inte återinförs in i direktivet.

(Se även ministerrådspromemoria.)

10 a-e, 11, 12, 13 samt 14 c-e Energiministrarna

14. Övriga frågor

a) Offentliggörande av flygbolagens passagerarlistor i samband med en olycka

- Information från den spanska delegationen

Den spanska delegationen väntas ge viss information i frågan. Inget ytterligare är känt i nuläget.

b) Lägesrapport om ärende i rådet (miljö) som rör transporter

- Information från ordförandeskapet, på begäran av den tyska delegationen

Det franska ordförandeskapet väntas ge viss information i frågan. Inget ytterligare är känt i nuläget.