

Näringsdepartementet

**Rådets möte (post- och transportministrarna) den 1-2 oktober 2007,
Luxemburg**

Kommenterad dagordning

1. **Antagande av den preliminära dagordningen**
2. **(ev.) Godkännande av A-punktslistan**

POSTTJÄNSTER

3. **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster (R) (*) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artiklarna 47.2, 55 och 95 i EG-fördraget)**

– Politisk överenskommelse

[Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c rådets arbetsordning]
14357/06 POSTES 1 MI 180 COMPET 282 CONSOM 95 SOC 479
CODEC 116

Tidigare behandlad EU-nämnden: 1 juni 2007

Tidigare behandling i TTE-rådet: 7-8 juni 2007

Bakgrund

Med beaktande av EP:s synpunkter från en första läsning av förslaget till ändrat postdirektiv, som antogs den 11 juli 2007, och utifrån tidigare överläggningar, har det portugisiska ORDF utarbetat ett kompromissförslag som har behandlats i rådsarbetsgruppen för posttjänster under augusti och september 2007. Rådsarbetsgruppen har nått en bred enighet kring de viktiga delarna av direktivet med beaktande av EP:s synpunkter. Frågan om slutdatum för genomförandet av

liberaliseringen, avser ORDF låta avgöras på politisk nivå. Detta gäller även eventuella undantag för MS som önskar skjuta upp genomförandet. KOM reserverar sig mot ett antal föreslagna ändringar.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör verka för ett fullt marknadsöppnade och i första hand *ett* enda datum för samtliga MS. ORDF: s kompromissförslag bör, med undantag för två utestående frågor, vara acceptabelt.

1. Angående express- och kurirtjänster anser regeringen att dessa inte ska omfattas av den samhällsomfattande posttjänsten. Frågan har betydelse när det gäller finansieringen av samhällsuppdraget. Enligt svensk postlagstiftning omfattas express- och kurirtjänster inte av definitionen av postverksamhet.

2. Gällande önskvärt slutdatum för en liberalisering (2009) kan det, för att nå en politisk överenskommelse, visa sig nödvändigt att acceptera en förlängd tidsfrist. Sverige bör påpeka att slutdatum 2011 eller 2012 dock är alltför lång tid.

Se även ministerrådspromemoria.

TRANSPORTFRÅGOR

INTERMODALA OCH ÖVERGRIPANDE FRÅGOR

4. Europeiska satellitnavigationsprogram

a) Egnos

b) Galileo

– Information från kommissionen och diskussion

Tidigare behandlad i EU-nämnden: 1 juni 2007

Tidigare behandlad i TTE-rådet: 7-8 juni 2007

Bakgrund

Vid rådets möte i juni 2007 avslutades förhandlingarna med den tilltänkte PPP-koncessionären med hänvisning till de uteblivna resultaten från förhandlingarna med den privata sektorn om privat delfinansiering av uppbyggnaden och fortsättningen av EU: s satellitnavigeringsprogram. Konsekvensen blev att ytterligare offentlig finansiering krävs för fullföljandet av programmet. Europeiska rådet erinrade om programmets strategiska betydelse för gemenskapen vid sitt möte 21-22 juni 2007 och

efterlyste ett integrerat beslut om genomförandet av programmet hösten 2007.

I syfte att ta ett sådant integrerat beslut, antog KOM den 19 september ett meddelande om läget för Galileoprogrammet där en omdirigering av programmet redovisas jämte ett förslag till en förordning om dels genomförandet och dels finansieringen av EU:s satellitnavigeringssystem Galileo och EGNOS. I syfte att lösgöra dessa medel föreslår KOM en översyn av den finansiella ramen.

KOM bekräftar sin tidigare bedömning att de beräknade kostnaderna för innevarande finansiella perspektiv blir 3,4 miljarder €. Kostnaderna avser uppbyggnaden och utplaceringen av de kvarvarande 26 satelliterna, markinfrastruktur, projektledning och medel för oförutsedda händelser. För närvarande finns 1,005 miljarder € avsatta i budgeten för Galileo, varmed ytterligare 2,4 miljarder € krävs för programmets fortsättning.

Den ändrade inriktningen av programmet med full offentlig finansiering av under uppbyggnadsfasen, innebär att ledningsstrukturen behöver ses över. KOM föreslår att den politiska styrningen av programmet sker genom en programkommitté där medlemsstaterna finns representerade. KOM föreslås anta rollen som projektledare för hela programmet medan den europeiska rymdorganisationen, ESA, föreslås agera ombud för EU med uppdrag genom avtal att upphandla delar av programmet.

I syfte att säkerställa en robust och rättvis konkurrens i programmet, föreslår KOM att ett antal principer om upphandlingskriterier fastställs. Syftet är att optimera effektivitet, pressa kostnaderna, minska beroendeförhållanden till industrin och minska risker.

LANDTRANSPORTER

5. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om samlade åtgärder för säkrare vägar (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artiklarna 156 och 71 i EG-fördraget)

= Allmän riktlinje
[Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c rådets arbetsordning]
13874/06 TRANS 260 CODEC 1095
12791/07 TRANS 270 CODEC 925

Förslaget har inte tidigare behandlats av i EU-nämnden.

Bakgrund

TEN-T (Trans-European Transport Networks) blev en del av EU-samarbetet efter Maastrichtfördraget. TEN-T omfattar vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar, sjömotorvägar och inre vattenvägar. Förslaget innebär att MS ska implementera bindande riktlinjer för hur

trafiksäkerheten kan förbättras på befintliga och planerade delar av TEN-vägnätet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget till allmän inriktning. Regeringens uppfattning är att i arbetet med förbättrad infrastruktur för ökad trafiksäkerhet på befintliga och planerade vägar i TEN-nätet bör subsidiaritetsprincipen tillämpas. Det bör således vara upp till enskilda MS att själva välja vilka metoder man ska använda. För att bidra till vad KOM bedömer som en förbättring av trafiksäkerheten i hela gemenskapen är regeringen dock beredd att acceptera förslaget.

Se även ministerrådspromemoria.

6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artiklarna 156 och 71 i EG-fördraget)

= Allmän riktlinje
[Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c rådets arbetsordning]
17038/06 TRANS 348 CODEC 1598

Tidigare behandlad i EU-nämnden: 1 juni 2007

Tidigare behandlad i TTE-rådet: den 7-8 juni 2007

Bakgrund

Förslaget till nytt driftskompatibilitetsdirektiv ingår som en av tre rättsakter i ett paket benämnt ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv inom gemenskapen. De övriga två rättsakterna är dels förslag till direktiv om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG), dels förslag till förordning om ändring av förordningen om inrättande av en Europeisk järnvägsbyrå (EG nr. 881/2004). Samtliga förslag behandlas inom ramen för programmet för förbättrad lagstiftning.

KOM: s ursprungliga förslag (170836/06) syftar framförallt till att förenkla regelverket genom att slå samman de nästan identiska driftskompatibilitetsdirektiven till ett nytt direktiv. Behov av särreglering p.g.a. skillnader mellan system för höghastighetståg och system för konventionella tåg ska i framtiden hanteras i TSD (föreskriftsliknande dokument som beslutas inom ramen för kommittologiförfarandet).

KOM: s ursprungliga förslag syftar även till att harmonisera och förenkla de administrativa rutiner som används för att godkänna nya och uppgraderade järnvägsfordon för ibruktagande.

Under det tyska ORDF omarbetades, med KOM: s medgivande, det ursprungliga förslaget i syfte att samla samtliga bestämmelser om godkännande av järnvägsfordon för ibruktagande i förslaget till driftskompatibilitetsdirektiv. Det föreliggande förslaget innehåller därför nya och uttömmande bestämmelser om godkännande av järnvägsfordon

för ibruktagande, däribland bestämmelser om ett nytt förfarande - typgodkännande.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör godkänna förslaget till allmän inriktning.

Se även ministerrådspromemoria samt dp 7.

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (R) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artikel 71.1 i EG-fördraget)

= Allmän riktlinje
[Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c rådets arbetsordning]
17039/06 TRANS 349 CODEC 1599
12824/1/07 rev 1 TRANS 272 CODEC 929.

Förslaget har inte tidigare behandlats av i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget till rättsakt ingår som en del i ett paket benämnt "Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen". Paketet innehåller, förutom förslaget till ändring av direktiv 2004/49/EG, även förslag till direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem och av förordning om ändring av förordning 881/2004 om inrättandet av den Europeiska järnvägssäkerhetsbyrån. Syftena bakom förslaget till direktiv om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG är att åstadkomma:

- ett förbättrat förfarande för godkännande av rullande materiel, för vilken bestämmelserna om driftskompatibilitet inte är tillämpliga. Syftar till att underlätta den fria rörligheten inom gemenskapen.
- Ett konsoliderat och förenklat regelverk för järnvägssäkerhet på järnvägsområdet, och
- ett antal smärre tekniska förbättringar av järnvägssäkerhetsregelverket.

För att uppnå angivna syften innehåller KOM: s ursprungliga bestämmelser som rör godkännande av järnvägsfordon som inte omfattas av TSD (föreskriftsliknande dokument som beslutas inom ramen för kommittologiförfarandet) utfärdade i enlighet med bestämmelserna om driftskompatibilitet (gamla och ej uppgraderade fordon), underhåll av järnvägsfordon samt verksamheter som ska bedömas i samband med behörig nationell myndighets utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.

Förslaget har behandlats i rådsarbetgruppen vid ett antal tillfällen under vintern och våren 2007. Under behandlingen har KOM: s ursprungliga förslag ändrats väsentligt i ett avseende. Det rör bestämmelserna om

fordonsgodkännande, som föreslås flyttas över till direktivet om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör godkänna förslaget till allmän inriktning

Se även ministerrådspromemoria samt dp 6.

LUFTFART

8. Yttre förbindelser

a) Resultaten från det 36:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens församling (Montreal den 18–28 september 2007)

– Information från ordförandeskapet och kommissionen

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Vart tredje år hålls generalförsamling i ICAO (International Civil Aviation Organization, FN:s organ för civil luftfart). Till det kommande mötet, 18-28 september, har gemenskapen lämnat in ett antal arbetsdokument. Det viktigaste, och mest kontroversiella, handlar om luftfarten och miljön.

Vid ministerrådet den 7-8 juni 2007 antogs rådsslutsatser som utgör EU-ländernas gemensamma position vid generalförsamlingen när det gäller att inkludera flyget i handels med utsläppsrätter. I slutsatserna förbinder sig MS bl.a. att göra sitt yttersta för att det inte träffas några överenskommelser inom ICAO som förhindrar EU att inkludera flyget i det europeiska systemet för utsläppshandel. Om det inte skulle visa sig möjligt att nå dessa målsättningar ska EU-länderna vara beredda att reservera sig.

I utgångsläget synes det finnas en bred uppslutning i frågan om behovet av gemensamma åtgärder på miljöområdet, särskilt när det gäller klimatfrågan. USA, med stöd av en klar majoritet av ICAO:s medlemsstater, intar dock ståndpunkten att handel med utsläppsrätter för luftfarten är en fråga för varje enskilt land eller region. Varje steg för att utvidga detta system till internationell luftfart måste bygga på ömsesidigt samtycke och kan inte införas unilateralt.

Vid rådets möte kommer ORDF och KOM informera om resultatet av mötet i Montreal.

Förslag till svensk ståndpunkt
Sverige bör notera informationen.

b) Utkast till beslut från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, om att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar med Kanada på området för lufttransporter

– Antagande
5267/07 AVIATION 16 RELEX 17 CDN 1 RESTREINT UE

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den 9 januari 2007 lade KOM fram sitt förslag till ett mandat att inleda luftfartsförhandlingar med Kanada. De bilaterala avtal som idag reglerar luftfartsrelationerna med Kanada är enligt KOM restriktiva och konkurrenssnedvridande samt i vissa fall stridande mot gemenskapslagstiftningen. Ett omfattande gemenskapsavtal med Kanada skulle enligt KOM stimulera tillväxten i luftfartssektorn och bidra till att målen i Lissabonstrategin uppnås. Avtalet skulle medföra klarhet angående rättsläget i luftfartsrelationerna mellan Kanada och EU samt ta hänsyn till andra EU-politiska mål, t.ex. på miljöområdet.

Målet med förhandlingarna är att skapa ett öppet luftfartsområde mellan gemenskapen och Kanada. En prioriterad fråga är att tillse att Kanada förpliktar sig att medverka till att avtalet blir i överensstämmelse med gemenskapsrätten.

Ett gemenskapsavtal kommer att ersätta MS: s bilaterala luftfartsavtal med Kanada.

Förslag till svensk ståndpunkt
Sverige bör stödja mandatförslaget.

Se även ministerrådspromemoria.

9. Meddelande från kommissionen om "En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser"

– Antagande av rådets slutsatser
5886/07 AVIATION 26

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

KOM presenterade den 24 januari 2007 ett meddelande om en handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser. Meddelandet är en del i ett flygplatspaket vari också ingår

KOM: s förslag till direktiv om flygplatsavgifter samt en rapport från KOM om tillämpningen av direktivet om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

Meddelandet innehåller en beskrivning av ett antal pågående eller planerade åtgärder för att öka kapaciteten, effektiviteten och säkerheten på Europas flygplatser. Åtgärderna struktureras i syfte att utgöra en konsistent handlingsplan. Förslag presenteras i huvudsak inte utan istället aviseras kommande åtgärder eller intentioner.

Förslaget till rådsslutsatser bygger på innehållet i meddelandet och betonar vikten av en samlad strategi för att åtgärda de problem som finns beträffande kapaciteten på flygplatserna. Några områden som lyfts upp är bl.a. miljödimensionen (på initiativ av SE) samt betydelsen av att anlägga ett trafikslagsövergripande perspektiv vid planeringen av flygplatsinfrastruktur. Vidare noteras KOM: s intentioner att etablera ett forum för utbyte av information och goda exempel beträffande frågor som rör flygplatskapacitet.

Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör ställa sig bakom föreliggande förslag till rådsslutsatser. I den slutliga utformningen av slutsatserna har synpunkter om bl.a. att starka miljökrav måste utgöra en förutsättning vid planeringen av infrastruktur och att vid överväganden kring ny flygplatsinfrastruktur måste hänsyn tas till utbyggnaden av andra transportmedel som en del i ett trafikslagsövergripande angreppssätt, beaktats.

SJÖFART

10. Inrättande av ett europeiskt uppgiftscentrum för långdistanssystem för identifiering och spårning av fartyg (LRIT)

– Antagande av rådets resolution

Tidigare behandlad EU-nämnden: 1 juni 2007

Tidigare behandling i TTE-rådet: 7-8 juni 2007

Bakgrund

FN:s sjöfartsorganisation IMO är i färd med att genomföra ett globalt system för långväga identifiering och spårning (LRIT) av fartyg med hjälp av satellit. Systemet kommer bland annat att omfatta inrättandet av en internationell datacentral för distribution av LRIT-information. Vid TTE-rådet den 7-8 juni 2007 uttalades ett brett stöd för en europeisk datacentral. KOM fick i uppdrag att närmare undersöka och belysa förutsättningarna för inrättandet. KOM har lämnat ett dokument om detta men menar att vissa frågor fortfarande är utestående eftersom de är beroende av beslut som kommer att fattas av IMO.

I förslaget till rådsresolution förordar ORDF att rådet vid sitt möte fattar ett politiskt principbeslut om att inrätta en europeisk datacentral. EU föreslås därefter meddela IMO vid dess sjösäkerhetskommittémöte den 3-11 oktober 2007 att unionen kommer att inrätta en regional europeisk datacentral.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja slutsatserna om inrättande av en europeisk datacentral. Sverige bör visa solidaritet med sjösäkerhetsarbetet i andra delar av EU, bl.a. genom ökad sjötrafikövervakningen i syfte att komma tillrätta med högriskfartyg.

Se även ministerrådspromemoria.

11. ÖVRIGA FRÅGOR

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om urval och tillståndsgivning avseende system som tillhandahåller mobila satellittjänster

– Information från kommissionen

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den 22 augusti presenterade KOM ett förslag till parlaments- och rådsbeslut gällande en gemensam urvals- och tillståndprocess för mobila satellittjänster inom hela EU i 2 GHz-bandet. Syftet med beslutet är att harmonisera formerna för tilldelning av radiospektrumtillstånd för att uppnå skalfördelar och undvika att varje land går sin egen väg så att marknaden blir fragmenterad. Själva tillståndsgivningen och radiofrekvenshanteringen förblir nationell. KOM avser att den 1-2 oktober informera om förslaget.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör ta del av informationen. Regeringen ser positivt på förslaget.

b) Grönbok om stadstransporter

– Presentation av kommissionen

Tidigare behandling i EU-nämnden: 1 juni 2007

Tidigare behandling i TTE-rådet: 7-8 juni 2007

Bakgrund

KOM aviserade i början av året att en grönbok om stadstransporter ska antas under hösten 2007. Syftet med grönboken är att utröna om det i unionen råder konsensus om införandet av gemensamma lösningar inom detta område. Vid rådets möte kommer KOM att presentera grönboken.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör välkomna KOM: s initiativ att utröna möjliga gemensamma lösningar i frågan om stadstransporter. Regeringen anser dock att det i sammanhanget är viktigt att subsidiaritetsprincipen respekteras fullt ut.