



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationell samordning

Rådets möte (energi- och transportministrarna) den 8-9 december

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av den preliminära dagordningen
2. Godkännande av A-punktslistan

MÅNDAGEN DEN 8 DECEMBER 2008 (kl. 10.00)

ENERGI

3. Lagstiftningspaketet för klimat och energi

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapens system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser (R) (första behandlingen)

dok. 5862/08 ENV 52 ENER 29 IND 11 COMPET 31 MI 34 ECOFIN
34 TRANS 22 AVIATION 25 CODEC 105

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om medlemsstaternas insatser för att minska sina utsläpp av växthusgaser i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 (R) (första behandlingen)

dok. 5849/08 ENV 50 ENER 28 IND 10 COMPET 30 MI 33 ECOFIN
32 TRANS 20 CODEC 104

c) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om geologisk lagring av koldioxid och om ändring av rådets direktiv 85/337/EEG och 96/61/EG, direktiv 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG och förordning (EG) nr 1013/2006 (R) (första behandlingen)

dok. 5835/08 ENV 48 ENER 27 IND 9 CODEC 103

– Information från ordförandeskapet

d) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av förnybar energi (R) (första behandlingen)

– Information från ordförandeskapet om resultatet av arbetet

dok. 5421/08 ENER 15 ENV 24 TRANS 15 AGRI 15 CODEC 58

Klimat- och energipaketet har inför TTE-råd behandlats i EU-nämnden: 22 februari 2008, 30 maj 2008 samt 3 oktober 2008.

Bakgrund

Klimat- och energipaketet presenterades av Kommissionen i januari 2008. Den del av paketet som hanteras i TTE rådet är förslaget till direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Såväl medlemsstater som Europaparlamentet (EP) står under stark politisk press att nå en förstaläsningsöverenskommelse om paketets delar innan Europaparlamentet upplöses i maj 2009 och kommissionen byts ut.

Ordförandeskapet har under november genomfört ett antal trilogmöten med EP för att finna en överenskommelse om direktivet. Ambitionen är att nå en överenskommelse under klimatmötet i Poznan och vid Europeiska rådets möte den 11-12 december. På TTE rådet den 8 december kommer ordförandeskapet informera om arbetsläget. Något särskilt underlag för lägesrapporteringen vid ministerrådsmötet har inte presenterats.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar ordförandeskapets lägesbeskrivning. Regeringen ska verka för att nå en uppgörelse med Europaparlamentet så att en förstaläsningsöverenskommelse möjliggörs.

(Se även ministerrådspromemoria)

4. Energieffektivitet

a) **Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energianvändande produkter och ändring av rådets direktiv 92/12/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 96/57/EG och 2000/57/EG**

– Information om läget

b) **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter – Refonte (R)**

– (ev.) Allmän riktlinje

(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

dok. 12119/08 ENER 236 ENV 487 CODEC 1009

Ärendet har inte behandlats vid samråd med EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Direktivet för eko-design avser att främja ett livscykel tänkande för produkter där man tar i beaktande vilka egenskaper dessa produkter har när det gäller energianvändning såväl som andra hållbarhetsaspekter under hela produktens livslängd från design till kassering / återvinning. I dagsläget omfattar direktivet energianvändande produkter. EU-kommissionen har lagt ett förslag till utvidgning av direktivet till s.k. energirelaterade produkter.

Ekodesigndirektivet är ett ramdirektiv, där de konkreta genomförandeåtgärderna för specifika produkter och produktgrupper beslutas i en senare fas, i en expertkommitté. Revideringen har karaktären av en s.k. Recast, där endast ett fåtal ändringar gjorts och blir föremål för diskussion. Diskussionen i rådsarbetsgruppen för energi har i stor utsträckning kretsat kring hur ett utvidgat direktiv förhåller sig till andra befintliga rättsakter, vad som menas med energirelaterade produkter och hur man skall undvika överlappande regleringar för en och samma produkt. Sverige hör till de länder som starkt betonat vikten av konsekvens i regelverk och att undvika dubbelregleringar.

Dagordningspunkt 4.a avser enbart information om läget i det löpande arbetet med att genomföra produktkrav för produkter som idag omfattas av direktivet. Dagordningspunkt 4.b. avser ställningstagande till förslaget till reviderat direktiv.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar informationen under dagordningspunkt 4 a.

När det gäller dagordningspunkt 4b kan konstateras att Sveriges synpunkter i diskussionerna i rådsarbetsgruppen har tillgodosetts. Regeringen anser att Sverige kan stödja att rådet som allmän inriktning ställer sig bakom det föreslagna reviderade direktivet.

(Se även ministerrådspromemoria)

5. Energisäkerhet

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén "Andra strategiska energiöversynen – En handlingsplan för energisäkerhet och energisolidaritet

– Föredragning och riktlinjedebatt
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.3 i rådets arbetsordning)
dok. 15944/08 ENER 400 ENV 851 RELEX 930 ATO 110 POLGEN
122

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden eller TTE-rådet

Bakgrund

EU:s energipolitik vilar på tre pelare; konkurrenskraft, miljömässig hållbarhet samt försörjningssäkerhet. Den första s.k. Strategiska energiöversynen (SER), som presenterades i januari 2007, lade grunden för den nuvarande inriktningen på EU:s energipolitik och resulterade i Europeiska rådets slutsatser 2007, där EU:s 20-20-20-mål till 2020 beslutades och en handlingsplan för åren 2007-2009 antogs. Under 2007 och början av 2008 lade kommissionen fram förslag som täcker de två förstnämnda pelarna (inre marknads- resp klimatpaket) och den 13 november 2008 presenterade kommissionen den andra Strategiska energiöversynen som, i enlighet med vad Europeiska rådet beslutat, har energiförsörjning som tema.

Den andra Strategiska energiöversynen utgör ett paraply-policypapper för ett helt paket med initiativ, totalt sett 13 stycken (20-talet dokument). Kärnan i paraplydokumentet är en Handlingsplan för energiförsörjning och solidaritet, som vilar på fem pelare, syftande till utveckling av:

- Infrastruktur
- Externa relationer
- Solidaritet
- Energieffektivisering
- Inhemsk energikällor

Vid energirådsmötet den 8 december ska paketet presenteras för första gången och en policydebatt hållas om paraplydokumentet, utifrån frågeställningar som rör de fem ovan nämnda rubrikerna.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen granskar ännu detaljerna i paketet, men kan preliminärt välkomna inriktningen på den andra strategiska energiöversynen, som tar ett tydligt avstamp i de fastlagda målsättningarna från våroppmötet 2007. Regeringens delar kommissionens syn att EU:s försörjningstrygghet avhängigt en rad faktorer. Inte minst klimatarbetet påverkar försörjningstryggheten positivt genom att minska det externa beroendet, varför regeringen välkomnar att meddelandet lägger stor vikt vid energieffektivisering och diversifiering av energikällor. Regeringen avser att i debatten fokusera på detta positiva samband.

(Se även ministerrådspromemoria)

6. Internationella förbindelser

a) Ständiga partnerskapsrådet EU–Ryssland

b) Energigemenskapens ministerkonferens

c) Övrigt

– Information från ordförandeskapet och kommissionen

Bakgrund

Energirådet har traditionellt en stående punkt på dagordningen där läget i olika löpande internationella energidialoger rapporteras. Syftet med de dialoger som förs är att utveckla goda relationer med EU:s energipartners för att på så sätt söka trygga EU:s framtida energiförsörjning.

a) EU-Ryssland, Permanenta partnerskapsrådet

Den 8 oktober genomfördes ett möte inom det s.k. Permanent Partnership Council – PPC – som finns mellan EU (företrätt av det sittande och inkommande ordförandeskapet och KOM) och Ryssland på energiområdet.

I den annoterade dagordningen för mötet framhölls bland annat att en utgångspunkt för EU:s del med mötet i PPC var de riktlinjer som lades fast vid Europeiska rådets möte den 1 september, vilka tydligt uttryckte

omständigheter som EU finner problematiska och vilka förväntningar som unionen har på Ryssland.

EU hänvisade också till att det finns ett ökande ömsesidigt beroende mellan EU och Ryssland på energiområdet och framhöll vikten av geopolitiskt stabila förhållanden är nödvändiga för att unionen skall kunna känna tillförsikt i sina kontakter med Ryssland på energiområdet.

Vidare framhölls vikten av tillförsikt, säkerhet och förutsägbarhet för både EU och Ryssland och att man inte kan se energi- och klimatfrågorna separat. Att nå en global överenskommelse om utsläppen av växthusgaser för perioden efter 2012 är av avgörande betydelse för EU och man ville understryka vikten av att Ryssland ger ett starkt stöd på denna punkt.

Sverige ansåg att skrivningarna om EU:s linje i den annoterade dagordningen var väl avvägda och balanserade.

I tidigare åiterrapportering (rådsarbetsgruppen för Östeuropa och Centralasien) har framkommit att man följde den annoterade dagordningen för mötet. Diskussioner hade förts bland annat avseende infrastrukturfrågor, om möjligheter till en "early warning mechanism" avseende möjliga leveransstörningar, Energistadgefördraget och klimatförändringar. Stämningen var god vid mötet i PPC men inga konkreta åtaganden gjordes.

b) Ministerkonferens inom Energigemenskapen sydöstra Europa

Energigemenskapens femte ministerkonferens kommer att hållas den 11 december i Tirana. En aktuell fråga gäller lokaliseringen av ett kontor för koordinering av auktioner för el. Flera länder har anmält intresse.

c) Övrigt

Ännu okänt vad som kommer att tas upp.

Förslag till svensk ståndpunkt

Ingen diskussion väntas avseende informationen om de internationella relationerna. Regeringen välkomnar att energiministrarna hålls informerade om de löpande externa energialogerna samt syftet med dessa, dvs. att utveckla goda relationer med EU:s energipartners för att på så sätt söka trygga EU:s framtida energiförsörjning samt ge EU stärkta möjligheter att verka för hållbar energi och klimatfrågor på det internationella planet.

TISDAGEN DEN 9 DECEMBER 2008 (kl. 10.00)

TRANSPORT

LUFTFART

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (R)

– Allmän riktlinje
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
dok. 11323/08 AVIATION 138 CODEC 906

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet trädde ikraft i maj 2004. Förordningarna omfattar regler och villkor för flygtrafiktjänsten inom gemenskapen. Kommissionen anser att regleringen genomförs alltför långsamt i medlemsstaterna och därför hittills inte gett förväntat resultat. Därför har kommissionen presenterat ett förslag till ändringar som innebär en precisering och skärpning av regelverket för att påskynda genomförandet och skapa ett ”verkligt” gemensamt luftrum. Långsiktig bedöms detta innebära omfattande positiva effekter för flygtransporterna ur bl.a. kapacitets, kostnads- och miljösynpunkt. Bl.a. föreslås skärpningar beträffande kravet på de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende, industrin ges en utökad roll vid genomförandet av lagstiftningen, kraven på etablerandet av funktionella luftrumsblock skärps och en central nätverksfunktion skapas m.m. Förhandlingarna har i högt tempo inletts under det franska ordförandeskapet hösten 2008. Överlag finns ett stöd bland medlemsstaterna för kommissionens förslag. Även industriaktörerna i stort stödjer den huvudsakliga inriktningen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige föreslås stödja den huvudsakliga inriktningen som framgår av det framförhandlade utkastet till allmän inriktning. Sverige arbetar sedan tidigare aktivt med genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, företrädesvis genom LFV:s internationella arbete på området.

(Se även ministerrådspromemoria.)

8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av rådets direktiv 06/23/EEG (R)

– Partiell allmän riktlinje / Riktlinjedebatt / Läget
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
dok. 11285/08 AVIATION 137 CODEC 900

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA, inrättades genom förordning (EG) nr 1592/2002 vilken trädde ikraft i september 2002. Genom den ursprungliga förordningen tilldelades EASA säkerhetsuppgifter inom två områden, nämligen luftvärdighet samt miljöcertifiering av luftfartsprodukter, delar och anordningar. Genom förordning (EG) nr 216/2008 utvidgades byråns uppgifter till drift av luftfartyg, flygcertifikat och säkerhet i fråga om luftfartyg från 3:e land. Kommissionens förslag innebär att EASA-förordningen utvidgas på så sätt att byrån tilldelas säkerhetsbehörigheten också för flygplatser och flygtrafiktjänster (dessa områden ligger idag på medlemsstatsnivå). Ansatsen innebär att byrån ges ett samlat ansvar för flygsäkerheten på gemenskapsnivå. Tyngdpunkten ligger på regelgivning medan tillsynen ligger kvar på medlemsstatsnivå. Förhandlingarna har inletts under det franska ordförandeskapet hösten 2008.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige prioriterar säkerheten inom alla trafikslag och bör se positivt på förslaget syfte att öka flygsäkerheten inom EU. Regeringen menar att förslaget bör kunna bidra till att hela EU på sikt ges en hög och enhetlig flygsäkerhetsnivå till gagn för unionens medborgare.

(Se även ministerrådspromemoria.)

9. Luftfartsavtal med tredjeländer

a) 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 gemensamt luftrum med Tunisien (*) (Rättslig grund: artikel 80.2 jämförd med artikel 300.1 i EG-fördraget)

– Antagande
dok. 13937/08 AVIATION 219 TU 1

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

I oktober 2008 lade kommissionen fram sitt förslag till mandat att inleda luftfartsförhandlingar med Tunisien. I sitt meddelande "Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför gemenskapen" betonar kommissionen vikten av att skapa ett gemensamt luftrum med grannländerna i öster och söder. Det slutgiltiga målet bör vara att sammanföra EU och dess grannländer under gemensamma marknadsregler. Detta mål fick stöd av rådet vid toppmötet i juni 2005. Med utgångspunkt i de nära politiska och ekonomiska förbindelserna mellan gemenskapen och Tunisien, kommer ett avtal att baseras på ett övergripande paket rättigheter och skyldigheter för att säkerställa och främja bl.a. tillnärmning av luftfartslagstiftningen och inrätta gemensamma metoder för samarbete i frågor kring flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö. Avtalet ska omfatta en rad frågor i syfte att säkerställa en gradvis, ömsesidig och hållbar öppning av marknader, grundad på den europeiska luftfartslagstiftningen. Avtalet skall bl.a. innehålla bindande bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd, syfta till att associera Tunisien 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 Tunisien. Mandatförslaget motsvarar i huvudsak det mandat som rådet givit för förhandlingar med bl.a. Jordanien och Libanon.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen menar att Sverige bör stödja mandatförslaget.

(Se även ministerrådspromemoria.)

b) 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 gemensamt luftrum med Algeriet (*) (Rättslig grund: artikel 80.2 jämförd med artikel 300.1 i EG-fördraget)

– Antagande
dok. 15144/08 AVIATION 252 AL 3

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

I november 2008 lade kommissionen fram sitt förslag till mandat att inleda luftfartsförhandlingar med Algeriet. Med utgångspunkt i de nära politiska och ekonomiska förbindelserna mellan gemenskapen och Algeriet, kommer ett avtal att baseras på ett övergripande paket rättigheter och skyldigheter för att säkerställa och främja bl.a. tillnärmning av luftfartslagstiftningen och inrätta gemensamma metoder

för samarbete i frågor kring flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö. Avtalet ska omfatta en rad frågor i syfte att säkerställa en gradvis, ömsesidig och hållbar öppning av marknader, grundad på den europeiska luftfartslagstiftningen. Avtalet skall bl.a. innehålla stränga bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd, syfta till att associera Algeriet 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 Algeriet. Mandatförslaget motsvarar i huvudsak det mandat som rådet givit kommissionen för förhandlingar med bl.a. Jordanien och Libanon.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen menar att Sverige bör stödja mandatförslaget.

(Se även ministerrådspromemoria.)

LANDTRANSPORTER

10. Förslag till europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur (Eurovignette) (R)

– Allmän riktlinje

(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

dok. 11857/1/08 REV 1 TRANS 249 FISC 95 ENV 456 CODEC 973

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Det så kallade Eurovinjettdirektivet reglerar hur höga vägavgifter som medlemsstaterna maximalt får ta ut av tunga lastbilar. Det är frivilligt för medlemsstaterna att införa vägavgifter, men om sådana införs måste direktivets regler följas. Förslaget till ändring av direktivet ingår i kommissionens paket om grönare transporter som presenterades den 8 juli 2008. Förslaget syftar till att uppmuntra till en samhällsekonomiskt effektiv prissättning av lastbilstransporter. Förslaget innebär inte några krav på medlemsstaterna att införa vägavgifter. Målet ska istället uppnås genom att det blir tillåtet för medlemsstaterna att införa en avgift för att internalisera externa kostnader för lokala luftföroreningar, buller och trängsel. Denna avgift ska få läggas ovanpå den infrastrukturfinansierande avgift som är tillåten enligt nuvarande direktiv. Förslaget innehåller detaljerade regler för utformningen av den nya avgiften och krav på att intäkterna från avgiften ska öronmärkas för åtgärder inom transportsektorn. Nuvarande direktiv reglerar avgifter på det transeuropeiska vägnätet. Förslaget innebär att avgifter även på andra vägar måste uppfylla direktivets regler. Detta gäller såväl den nya

avgiftskomponenten som den nuvarande infrastrukturfinansierande avgiften. Medlemsstaterna har mycket varierande syn på kommissionens förslag. Generellt sett stödjer centraleuropeiska transitländer förslaget, medan mer perifert belägna medlemsstater är kritiska.

Avgiftskomponenten för trängsel är en mycket kontroversiell del av förslaget. Det finns dock en rad frågor där någon enighet ännu inte har kunnat nås. Det gäller till exempel direktivets geografiska tillämpningsområde, vilka avgiftskomponenter som ska få inkluderas i avgiften för externa kostnader, vilka maximala avgiftsnivåer som ska vara tillåtna och om det ska finnas krav på öronmärkning av intäkterna från den nya avgiften. Det franska ordförandeskapet arbetar dock för att rådet vid mötet den 9 december ska kunna enas om en allmän inriktning för det fortsatta arbetet. Frågan kommer att behandlas i Coreper den 3 december.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen anser att Sverige bör bidra till en kompromiss. Enighet vid TTE-rådet den 9 december bör dock inte eftersträvas på bekostnad av en bra lösning i sak. Regeringen anser att Sverige bör verka för att den föreslagna trängselkomponenten inte införs med mindre än att villkor anges för tillämpning av den.. Dessa villkor bör säkra att tunga lastbilar inte missgynnas jämfört med andra typer av fordon och att medlemsstaten i frågan åläggs att vidta aktiva åtgärder för att begränsa trängseln på det aktuella vägavsnittet. Sverige bör inte stödja förslag från andra medlemsstater om att inkludera ytterligare typer av externa kostnader i den nya avgiften. Det geografiska tillämpningsområdet bör så långt möjligt begränsas till det som gäller enligt nuvarande direktiv. Sverige bör inte acceptera bindande krav på öronmärkning av intäkter. Sverige bör ifrågasätta valet av rättslig grund.

(Se även ministerrådspromemoria.)

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

– (ev.) Allmän riktlinje

(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

dok. 7984/08 TRANS 100 CODEC 416

Förslaget behandlades i EU-nämnden den 3 oktober inför TTE-rådet den 9 oktober 2008.

Bakgrund

Det ursprungliga förslaget till direktiv, som kommissionen lade fram den 19 mars 2008, syftar till att genom informationsutbyte göra det lättare att över landgränser lagföra överträdelser av vissa trafikförseelser som särskilt anses hota trafiksäkerheten (hastighetsöverträdelser, trafiknykterhetsbrott, bristande bältesanvändning och körning mot rött

ljus). Förslaget härstammar från det europeiska trafiksäkerhetsprogrammet från 2003 där målsättningen är att halvera antalet döda i trafiken till 2010, men där halvtidsöversynen 2006 visade att målet inte skulle komma att nås. Översynen visade att medlemsstaternas uppföljning av trafikbrott varierade kraftigt, liksom resultatet av trafiksäkerhetsarbetet. Kommissionens förslag innehåller bestämmelser om informationsutbyte mellan medlemsstaterna beträffande fordons- och föraruppgifter. Den behöriga myndigheten i medlemsstaten där en trafikförseelse har begåtts med fordon som är registrerat i en annan medlemsstat ska enligt förslaget hämta dessa uppgifter från den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Informationsutbytet ska ske elektroniskt och det ska upprättas ett elektroniskt nätverk på EU-nivå utifrån gemensamma regler. Redan inledningsvis ifrågasattes den rättsliga grunden för direktivet då det av en majoritet av medlemsländerna, bl.a. Sverige, ansågs mest beröra polisiärt och straffrättsligt samarbete inom den tredje pelaren enligt avdelning VI i fördraget. Rådets rättstjänst redovisade i ett yttrande samma slutsats. Ordförandeskapet har därefter föreslagit flera omarbetningar och nya direktivförslag. I det senaste direktivförslaget från ordförandeskapet har skyldigheten att efterfråga information tagits bort, men kvar finns en bestämmelse om att ett gemensamt elektroniskt informationsnätverk ska byggas upp i syfte att besvara förfrågningar från andra medlemsstater. Förslaget innehåller också bestämmelser om insamling av statistik, samt om uppföljning av andra medlemsstaters slutliga beslut om överträdelser av trafikregler. Kritiken från en majoritet av medlemsstaterna om att det saknas en rättslig grund för att driva igenom flera av de föreslagna åtgärderna genom ett direktiv under den första pelaren kvarstår även beträffande det ändrade förslaget. Många medlemsstater, både bland dem som helst ser en tredjepelarlösning och bland dem som vill ha ett direktiv, anser att direktivet nu blivit "urvattnat" i förhållande till syftet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen menar att Sverige bör framhålla följande. Sverige är för ökad trafiksäkerhet i Europa, vilket inte är beroende av ett förslags specifika nytta för Sverige jämfört med nuvarande läge. En ökad trafiksäkerhet i hela EU innebär i sig ett mervärde för Sverige. För länder liksom Sverige som har ett straffrättsligt och inte ett administrativt system gällande överträdelser av trafikregler har förslaget i sin nuvarande form dock en mycket begränsad nytta. Men, om länder som tillämpar ett administrativt förfarande skulle vara hjälpta av de föreslagna bestämmelserna är det positivt att förslaget fortsatt diskuteras. Det är viktigt att finna en bred praktisk lösning som faktiskt innebär att lagföringen av trafikförseelser som begås av boende i andra medlemsstater blir mer effektiv.

(Se även ministerrådspromemoria.)

INTERMODALA TRANSPORTER OCH TRANSPORTNÄT

12. (ev.) Grönare transporter, En strategi för att internalisera externa kostnader, Åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon

– Antagande av rådets slutsatser
dok. 11851/08 TRANS 248 ENV 455

Frågan behandlades i EU-nämnden den 3 oktober inför TTE-rådet den 9 oktober 2008.

Bakgrund

De tre 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 samt ett förslag till revidering av det s.k. Eurovinjettdirektivet om vägavgifter på tunga godsfordon (direktiv 2006/38/EG). Paketet är svaret på en begäran till kommissionen som uttrycks i artikel 11 i Eurovinjettdirektivet. 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. Det huvudsakliga förslaget i strategin är en ändring av Eurovinjettdirektivet. Kommissionen föreslår även att huvuddelen av de befintliga europeiska godsvagnarna ska genomgå ett bromsblocktypsbyte till utgången av år 2015. I syfte att åstadkomma detta aviserar KOM sin avsikt att, inom ramen för en kommande revision av rättsakterna i det s.k. första järnvägspaketet, införa bestämmelser om bullerdifferentiering av banavgifter i Järnvägsdirektivet (2001/14/EG). Rådsslutsatser om de tre meddelandena behandlades vid TTE-rådet den 9 oktober 2008. Dessa slutsatser poängterade 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 underströks också och hänvisningar gjordes till de generella principerna om internalisering av externa kostnader och marginalkostnadsprissättning. Slutsatserna kunde dock inte antas, varför frågan har skjutits till TTE-rådet den 9 december. Frågan kommer att behandlas i Coreper den 3 december.

Förslag till svensk ståndpunkt

Vid TTE-rådet i oktober kunde Sverige stödja förslaget till rådsslutsatser. Regeringen anser att Sverige fortsatt bör stödja rådsslutsatserna, förutsatt att inte avsevärda oönskade förändringar förs in i texten.

SJÖTRANSPORTER

13. Utkast till rådets resolution om Europeiska unionens centrum för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT)

– Antagande

Förslaget har inte tidigare behandlats i TTE rådet eller i EU-nämnden.

Bakgrund

Enligt ett beslut som antogs 2006 inom sjöfartsorganisationen IMO skall ett system för långväga spårning och identifiering av fartyg (LRIT) genomföras senast den 31 december 2008. I enlighet med IMO:s beslut ska medlemsstaterna inom IMO (var för sig) bestämma om de vill upprätta en egen datacentral för detta eller ansluta sig till en regional eller internationell central. Rådet enades i en resolution den 2 oktober 2007 om att inrätta en regional datacentral för EU:s MS med möjlighet för tredje land att ansluta sig till EU-centralen. Denna resolutionen anger grundprinciperna för inrättandet av centralen och dess funktion samt operativa verksamhet. Sjösäkerhetsbyrån EMSA har därefter tillsammans med experter från MS tagit sig an det praktiska arbetet med att inrätta centralen.

ORDF har i syfte att på rådsnivå lösa några frågor som under detta arbete visat sig utestående förberett ett utkast en ny resolution från rådet som syftar till att komplettera den befintliga framförallt i fråga om tredjelands möjligheter att ansluta sig till centralen. Den nya resolutionen innehåller bl.a. principer för tredje land deltagande i EU-centralen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget.

14. Övriga frågor

a) Arbete på SET-planen

– Information från kommissionen

Meddelandet ”En europeisk strategisk plan för energiteknik (SET-planen)” lades fram av kommissionen den 22 november 2007. I SET-planen utgår kommissionen från behovet av ny teknik för att nå de mål som satts upp för utsläpp för växthusgaser, förnybar energi och energieffektivitet till 2020 och 2050. Kommissionen föreslår vidare ett nytt tillvägagångssätt för styrning och finansiering av forskning, utveckling och demonstration inom energiområdet. I förslaget ingår gemensam planering och bättre utnyttjande av potentialen inom det europeiska området för forskning och innovation (ERA), bl.a. gemensamma program, samt ökat utnyttjande av den inre marknaden för att accelerera teknikutvecklingen inom energiområdet. Ett meddelande om finansiering, ”Financing of Low-Carbon Techno-logies”, planeras presenteras i slutet av mars 2009. Meddelandet ska, utöver förslag till finansiering för de olika initiativen i SET-planen, även innehålla finansieringsmöjligheter för energieffektiviseringsåtgärder.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar att kommissionen infomerar om frågan.

b) Reviderad bilaga VI till Marpol-konventionen – uppföljning av utvecklingen och effekter

– Information från den finska delegationen

Frågan har tidigare inte behandlats i TTE-rådet.

Bakgrund

FN:s sjöfartsorganisation IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för dels svavel i marint bränsle, dels fartygs utsläpp av kväveoxider. EU har varit drivande i detta arbete. De nya reglerna innebär bl.a. att internationell sjöfart som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen från och med 2015 bara får använda marint bränsle med högst 0,1 viktsprocent svavel vilket är mycket lågt. I dag är gränsvärdet 1,5 viktsprocent. År 2016 ska kväveoxidutsläppen från fartyg i dessa områden därtill ha minskat med 80 procent jämfört med den nivå som gäller för fartygsmotorer installerade under åren 2000 – 2011. Även de globala gränsvärdena skärps, men inte i lika hög grad.

Det finns dock en oro hos industrin (rederinäringen, olje- och basindustrin) i bl.a. Finland och Sverige för att de nya reglerna kommer att få negativa konsekvenser genom ökad efterfrågan och högre priser på

fartygsbränsle. FI väntas dels redogöra för den konsekvensanalys som den finska regeringen tillsatte i oktober 2008, dels föreslå att en konsekvensanalys även sker på EU-nivå.

Sverige menar att sjöfartens andel av svavel- och kväveoxidutsläpp är hög och att den ökar i takt med att utsläppen från andra källor minskar. Sverige har därför i samarbete med övriga EU-medlemsstater – inte minst Tyskland, Danmark och Finland - varit drivande i IMO:s förhandlingar om skärpta krav.

Regeringen har den 27 november 2008 uppdragit åt Sjöfartsverket att inrätta en särskild expertgrupp som ska utvärdera vilka konsekvenser de nya reglerna innebär för svenskt näringsliv. Sjöfartsverket ska inom ramen för uppdraget också kontakta sina finska kollegor för utbyte av information. I syfte att få en mer heltäckande bild av konsekvenserna, vore en analys över situationen inom EU av värde eftersom de strängaste reglerna bara gäller för norra Europa.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja Finland i frågan om en konsekvensanalys på EU-nivå.

c) Information om eventuella gemenskapsinitiativ i syfte att införa en registreringsapparat för uppgifter om fordonsolyckor ("svart låda")

– Information från den italienska delegationen

Inga bakgrundsdokument har presenterats. Sverige bör ta del av den information som lämnas.

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

– Information från ordförandeskapet, på begäran av den tyska delegationen

Inga bakgrundsdokument har presenterats. Sverige bör ta del av den information som lämnas.