



## Näringsdepartementet

*Sekretariatet för EU och internationell samordning*

*Transportfrågor (utom luftfart): Mia Carlson*

*Departementssekreterare*

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

*Luftfartsfrågor: Barbro Caddeo*

*Departementssekreterare*

*Telefon: 08-405 36 63*

### Rådets möte (Transportministrarna) den 21 april 2005 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)**

– Politisk överenskommelse

TRANS 58 FISC 34 ENV 123 CODEC 169

TRANS 58 FISC 34 ENV 123 CODEC 169, add 1

KOM(2003) 448 slutlig

Förslaget har tidigare behandlats i EU-nämnden inför TTE-råden december 2003 respektive i mars, juni och oktober 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 skall omfatta lastbilar mellan 3,5 och 12 ton och att intäkter skall öronmärkas för transportändamål. En oberoende myndighet föreskrivs.

Ordförandeskapet har presenterat ett kompromissförslag som ligger mycket nära den text som behandlades vid oktobermötet. Till skillnad från kommissionens förslag ställs inget krav på att särskilda nationella myndigheter inrättas för att hantera och övervaka eventuella vägavgifter och tullar.

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

Regeringen anser att det är viktigt att 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 enligt regeringens uppfattning viktigt att bevaka de skrivningar som säkerställer att möjligheterna att tillämpa mängdrabatter på Öresundsförbindelsen inte ändras.

Regeringen anser till skillnad från kommissionen och Rådets rättstjänst att direktivet även bör prövas som ett skatteärende, enligt artikel 93 i fördraget.

Regeringen anser av princip att inget krav på öronmärkning av skatteintäkter skall förekomma. Hur skatteintäkter används bör vara upp till var enskild medlemsstat att avgöra.

Se även ministerrådspromemoria.

#### **4. Tredje järnvägspaketet**

- a) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg (R)  
(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 71.1 i EG-fördraget)  
– Lägesrapport**

#### **Dokument**

KOM(2004) 144 slutlig  
7150/04 TRANS 110 CODEC 338

#### **Bakgrund**

Godstransportförordningen innehåller regler om krav på att järnvägsföretagen skall sluta avtal med sina kunder om kvalitetskrav samt om ansvar för förluster, skador och dröjsmål vid godstransporter (se närmare 2003/04: FPM117). Förslaget är tänkt att ansluta till och modifiera det internationella järnvägsfördraget, COTIF, närmast reglerna i bilagan om godsbefordran, CIM. Förordningen omfattar dock inte enbart internationella transporter utan även nationella sådana. Avsikten med förslaget är att höja kvaliteten på järnvägstransporterna av gods så att järnvägen blir mer konkurrenskraftig i förhållande till vägtransporterna. Kommissionen anser bland annat att järnvägstransporterna är alltför långsamma till följd av olika administrativa hinder i samarbetet mellan järnvägsföretagen.

MS har dock starkt kritiserat förslaget och menat att förutom den grundläggande ansvarsregleringen i det internationella järnvägsfördraget,

COTIF/CIM, dessa frågor bör överlämnas till transportörer och transportkunder att fritt avtala om. ORDF har med anledning av den starka kritiken valt att föra över godstransportförordningen till den provisoriska agendan.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen välkomnar i och för sig KOM:s strävan att effektivisera transporterna av gods på järnväg så att dessa blir mer konkurrenskraftiga i förhållande till vägtransporterna. Det framstår som nödvändigt utifrån såväl trafik- som miljöpolitiska utgångspunkter. Regeringen ställer sig dock frågande till om dessa målsättningar kan uppnås genom en reglering av transportörens ansvar för förluster och skador på gods samt för dröjsmål. Kundernas behov varierar kraftigt och parterna på marknaden måste ges möjlighet att skraddarsy sina egna transportlösningar. Regeringen delar därför övriga medlemsstaters uppfattning att förutom den grundläggande reglering av dessa frågor som återfinns i det internationella järnvägsfördraget, COTIF/CIM, dessa frågor även fortsättningsvis lämnas till transportörerna och transportkunderna att själva avtala om. Effektiviseringen av godstransporterna bör istället åstadkommas genom olika former av avreglering av den europeiska järnvägssektorn, bland annat genom reglerna om tillgång till infrastruktur.

Regeringen ställer sig därför positiv till att ORDF valt att föra över godstransportförordningen till den provisoriska agendan.

### **b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter (R)**

**(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 71.1 i EG-fördraget)**

– **Riktlinjedebatt**  
**dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337**

#### **Dokument**

1. KOM(2004) 143 slutlig.
2. 6004/05 LIMITE TRANS 16 CODEC 62.
3. 6004/05 COR 1 LIMITE TRANS 16 CODEC 62.

#### **Bakgrund**

Passagerarförordningen innehåller regler om järnvägsföretagens informationsskyldighet, försäljning och utställande av biljetter, ansvar för dödsfall och skador på passagerare och dröjsmål samt rätt till assistans vid missade anslutningar eller inställd trafik (se närmare 2003/04: FPM115). Vidare innehåller förslaget särskilda regler om järnvägsföretagens skyldigheter i förhållande till funktionshindrade personer. I förslaget återfinns också regler om resenärens skyldigheter gentemot järnvägsföretaget. Förslaget är tänkt att ansluta till och modifiera det internationella järnvägsfördraget, COTIF, närmast reglerna i bilagan om passagerarbefordran, CIV.

Rådsarbetsgruppen har under våren 2005 sammanträtt vid fem tillfällen för att diskutera passagerarförordningen. Diskussionerna har huvudsakligen kretsat kring två teman: förordningens förhållande till det internationella järnvägsfördraget, COTIF/CIV, samt hur de materiella reglerna i förordningen skall utformas.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen välkomnar i huvudsak förslaget, då det är angeläget att skyddet för passagerarna stärks. Tillgång till god reseinformation, kompensation vid förseningar och tydligt ansvarstagande från operatörerna vid inställd trafik eller missade anslutningar är exempel på områden som är betydelsefulla för resenärerna och där förbättringar bör eftersträvas.

Regeringen anser det emellertid vara viktigt att det internationella järnvägsfördraget COTIF/CIV från 1980, vilket Sverige är part till, respekteras. Utformningen av förordningen bör heller inte tillåtas äventyra ett svenskt tillträde till 1999 års COTIF (Vilniusprotokollet). Förordningen bör av den anledningen utformas på ett sådant sätt att den kompletterar – bland annat i fråga om information, försäkringsplikt, förskottsplikt samt information och assistans till funktionshindrade – snarare än konkurrerar med COTIF/CIV i syfte att minska risken för konflikter mellan de båda regelverken.

Regeringen bör vidare sträva efter en balans mellan omfattningen av resenärernas rättigheter enligt förordningen och de kostnader en sådan reglering kan komma att medföra för järnvägsoperatörerna. Resenärerna har ett stort intresse av att biljettpriserna hålls låga och en förstärkning av skyddet måste vägas mot det ökade biljettpriset en sådan kan medföra. Vidare bör förslagen inte försämra järnvägens konkurrensmöjligheter i förhållande till andra transportslag.

Se även ministerrådspromemoria.

## **ÖVERGRIPANDE FRÅGOR**

- 5. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (R)  
(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 71.1 och artikel 80.2 i EG-fördraget)  
– Partiell allmän riktlinje**

### **Dokument**

7427/05 TRANS 62 MAR 43 CADREFIN 51 ENV 133 CODEC 182  
KOM(2004) 478 slutlig.

Förslaget har inte behandlats tidigare i EU-nämnden.

## Bakgrund

Syftet med Marco Polo II programmet är att minska trängseln, förbättra det internationella godstransportsystemets miljöprestanda i gemenskapen och underlätta intermodala transporter för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. I Marco Polo II presenteras fem åtgärdstyper som kan bli föremål för stöd från gemenskapen.

- *Katalysatoråtgärder* varmed avses nyskapande projekt som syftar till att tillfälligt avhjälpa marknadens strukturella brister
- *Höghastighetsleder till sjöss (åtgärder även kallade sjömotorvägar)*, syftet är att med nyskapande åtgärder överföra mycket stora godsmängder från väg till sjöfart eller till en kombination av vattenburen transport tillsammans med andra transportslag för att uppnå högfrekventa intermodal sjötransporttjänster. Åtgärderna skall som regel följa de transeuropeiska nätverken såsom de är definierade i Europeiska parlamentet och rådets beslut 1692/96/EC,
- *Trafikomställningsåtgärder*, där syftet är att uppnå en omedelbar omställning av en del av vägtrafiken till andra transportsätt, genom startstöd till nya transporttjänster som avser annat än vägtransport och till befintliga transporttjänster om detta leder till ytterligare överflyttningar,
- *Åtgärder för undvikande av trafik*, där syftet är att integrera transport i produktionslogistiken för att över tiden undvika vägtransporter och samtidigt bibehålla en generell produktionsnivå och arbetstillfällen i EU territoriet.
- *Åtgärder för gemensamt lärande*, där syftet är att förbättra samarbetet med strukturella optimerings metoder och procedurer i godstransportkedjan med hänsyn taget till logistikens krav.

I vissa av åtgärdsförslagen finns stora inslag av driftstöd till olika transportlösningar och i åtgärdsförslaget om trafikundvikande kan arbetsmarknaden påverkas. I detta åtgärdsförslag finns även inslag av industristöd. I Marco Polo II finns även förslag på tröskelvärden och syftet med dessa är att undvika att resurserna i Marco Polo II går till små projekt, som inte kan skapa förutsättningar för reell omställning av transportsystemet och som orsakar stora administrativa kostnader.

Kommissionen föreslår att budgeten för Marco Polo II programmet föreslås vara 740 miljoner euro.

Förslaget benämns på dagordningen ”partiell allmän riktlinje” eftersom förslaget om Marco Polo II är en del av de pågående förhandlingarna om nästa finansiella perspektiv. Rådsarbetsgruppen har således inte diskuterat omfattningen av budgeten.

## Förslag till svensk ståndpunkt

Angående syftet med Marco Polo II, formulerade mål och budget  
 Regeringen föreslår att Sverige har en positiv inställning till syftet med förslaget som är att mildra de negativa effekterna av den ökande vägtrafiken, men att Marco Polo II i första hand skall stimulera nyskapande åtgärder som ger varaktiga förbättringar av transportsystemet för att uppnå målet om en hållbar utveckling och i andra hand ge driftstöd. Med anledning av detta föreslår regeringen att Sverige skall verka för att minska inslaget av driftstöd i Marco Polo II.

Vidare föreslår Regeringen att Sverige skall driva en linje som innebär ett accepterande av texten i Marco Polo II (inklusive artikel 1) inte innebär att man ställt sig bakom någon särskild budgetnivå utan detta skall avgöras i särskild ordning efter det att det finansiella utrymmet i nästa finansiella perspektiv har beslutats. Regeringen föreslår att dessa diskussioner, när de väl påbörjas, skall föras så att de inte påverkar Sveriges generella inställning att EU:s budget skall omfatta högst 1% av medlemsstaternas samlade BNI.

#### Tröskelvärden

Regeringen föreslår att Sverige skall ha en positiv inställning till förslag om sänkta tröskelvärden.

#### Förslaget om åtgärd för undvikande av trafik

Regeringen kommer att bevaka formuleringarna i texten som handlar om att omlokaliseringar av produktion inom gemenskapen inte får ha en negativ påverkan på den nationella arbetsmarknaden och produktionskapaciteten. Regeringen föreslår att Sverige skall verka för en minskning av inslaget av industristöd och öka inslaget av stöd till åtgärder som syftar till att effektivisera transporterna.

Se även fakta-PM.

### **6. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförande av installationsfasen och fasen för kommersiell drift i det europeiska programmet för satellitbaserad radionavigering (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 156 i EG-fördraget) – Partiell allmän riktlinje**

#### **Bakgrund**

Finansieringsförordningen behandlar villkoren, omfattningen och formerna för den gemensamma finansieringen av satellitnavigeringssystemet GALILEO. Rådet har redan tagit ställning till förordningens innehåll vid rådets möte 10 december 2004 med reservation för det slutliga resultatet från förhandlingarna om nästa finansiella perspektiv då finansieringsförordningen behandlar nästa budgetperiod. I takt med att flera motsvarande finansieringsförordningar har behandlats till sitt sakliga innehåll med motsvarande reservation, har en särskild beslutsterminologi utvecklats av rådet. ORDF föreslår därför att rådet

fastställer sin överenskommelse genom en s.k. ”*partiell allmän riktlinje*”. ORDF avser att frågan antas som en A-punkt vid rådsmötet 21 april.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen stödjer förslaget i linje med ståndpunkten vid rådet i december.

## **LUFTFART**

### **Dagordningspunkt 7 a) – Externa relationer på luftfartsområdet**

#### **- Förhandlingar mellan EU och USA om ett luftfartsavtal**

*- information från kommissionen*

Frågan var föremål för behandling i EU-nämnden senast inför transportrådet den 7 oktober 2004.

#### **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 medlemsländerna bilaterala avtal med USA.

Efter sex förhandlingsrundor fick rådet i juni 2004 ta ställning till ett förslag från kommissionen om ett delavtal. Rådet ansåg emellertid att förhandlingarna borde återupptas med sikte på att uppnå en bättre balans mellan parterna, bl.a. när det gäller marknadstillträde.

Förhandlingar har därefter legat nere, främst beroende på det amerikanska presidentvalet under hösten.

Kommissionen kommer att vid rådsmötet sannolikt informera om hur man tänker sig en fortsättning på förhandlingarna och om mötet nyligen mellan kommissionär Barrot och transportminister Mineta.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör notera sig den information som kommissionen lämnar. Det är angeläget att förhandlingarna kan återupptas så snart som möjligt, med utgångspunkt i det som hittills har uppnåtts.

### **Dagordningspunkt 7 b) – Externa relationer på luftfartsområdet**

#### **- Meddelande från kommissionen: Att utveckla agendan för gemenskapens externa luftfartspolitik (KOM(2005)79 slutlig)**

*- Presentation från kommissionen*

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Som en följd av EG-domstolens domar i de s.k. open skies-målen 2002, är det enligt kommissionen angeläget att medlemsländernas bilaterala luftfartsavtal med tredje länder bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätten. Härutöver innefattar kommissionens ambitioner dels att skapa ett gemensamt luftrum med EU:s grannländer kring Medelhavet och längs gränserna mot öster, och dels att ingå globala avtal med andra regioner i världen som är av särskilt intresse för den europeiska industrin, i första hand med Kina och Ryssland. Det är enligt kommissionen också viktigt att förhandlingarna med USA kan slutföras med ett gott resultat.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör notera sig kommissionens presentation.

### **Dagordningspunkt 7 c) – Externa relationer på luftfartsområdet**

#### **- Meddelande från kommissionen: En gemenskapspolitik på luftfartsområdet avseende Folkrepubliken Kina – förstärka samarbetet och öppna marknader (KOM(2005)78 slutlig)**

*- presentation av kommissionen*

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Mot bakgrund av den växande betydelsen av den kinesiska luftfartsmarknaden, de problem som enskilda medlemsländer har haft med att få sina bilaterala luftfartsavtal i överensstämmelse med gemenskapsrätten och fördelarna med att ersätta en fragmenterad europeisk approach i relationerna med Kina med en koordinerad och liberal approach, anser kommissionen att det nu är dags att utveckla ett bredare spektrum av möjligheter mellan Kina och gemenskapen på luftfartsområdet. Luftfarten bör nu bli nästa nyckelområde för ett närmare samarbete med Kina på transportområdet. Mot denna bakgrund föreslår kommissionen också att rådet bemyndigar kommissionen att, på gemenskapens vägnar, förhandla med Kina om ett "Open Aviation Agreement." Positiva förberedande kontakter mellan kommissionen och kinesiska myndigheter togs redan 2004, och dessa kan utgöra en god grund för att inleda formella förhandlingar med Kina.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör notera sig kommissionens presentation.



## **Dagordningspunkt 7 d) – Externa relationer på luftfartsområdet**

### **- Meddelande från kommissionen: En ram för utvecklandet av relationerna med Ryska federationen på luftfartsområdet (KOM(2005)77 slutlig)**

*- Presentation av kommissionen*

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

Som grannar och viktiga strategiska partners, är relationerna mellan EU och Ryssland av stor betydelse. Enligt kommissionen utgör detta och det faktum att båda områdena utgör betydande luftfartssektorer, ett starkt skäl att komma överens om ett nytt ramverk för hur våra luftfartsrelationer skall hanteras. Ett sådant ramverk skulle bl.a. syfta till att förbättra marknadsförutsättningarna för båda sidor, försäkra överensstämmelse med gemenskapsrätten, inrätta ett system för utfasning av avgifter för transsibiriska överflygningar, etablera samarbete inom säkerhets- och miljöområdet och utveckla det industriella samarbetet. Det nuvarande systemet där medlemsländerna var för sig, och inte gemenskapen, förhandlar om trafikrättigheter med tredje länder är enligt kommissionen ett klart handikapp. Kommissionen föreslår också att rådet bemyndigar kommissionen att förhandla, på gemenskapens vägnar, med Ryssland om ett luftfartsavtal.

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

Sverige bör notera sig kommissionens presentation.

## **Dagordningspunkt 8 a) – Passagerarnas rättigheter**

### **- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om information till flygpassagerare om vilket flygbolag som utför flygningen och om utbyte av säkerhetsinformation mellan medlemsländerna (KOM(2005) 48 slutlig)**

*- orienteringsdebatt*

Frågan har inte tidigare varit föremål för behandling i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

Syftet med kommissionens förslag är i första hand att förbättra den resande allmänhetens ställning gentemot flygbranschen. Därför föreslås att passagerarna skall ha rätt att bli informerade om identiteten på det flygbolag som de facto utför den flygning som reservationen avser, samt att

skyldigheten för medlemsländerna att utbyta information om säkerhetsfrågor skall förstärkas. Dessa åtgärder kommer enligt kommissionen att leda till att flygbolagen stärker sitt säkerhetstänkande.

Medlemsländernas informationsplikt avser flygbolag som av flygsäkerhetsskäl antingen är bannlysta från dess territorium eller belagts med restriktioner när det gäller utövande av trafikrättigheter. Kommissionen skall göra denna information tillgänglig för allmänheten.

Om det flygbolag som skall utföra en viss flygning ändras, så skall enligt förslaget passageraren alltid underrättas om detta så snart som möjligt och senast vid incheckningen.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen är i princip positiv till förslaget till förordning.

Se även ministerrådspromemoria.

### **Dagordningspunkt 8 b) – Funktionshindrades rättigheter i samband med flygresor**

#### **- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om funktionshindrade personers rättigheter i samband med flygresor KOM (2005) 47 slutlig**

#### *- Presentationspunkt*

Frågan har inte tidigare varit föremål för behandling i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Kommissionens förslag till förordning innehåller, dels regler som förbjuder diskriminering i form av att funktionshindrade nekas att resa utan att detta är motiverat av tydliga säkerhetsskäl, dels regler runt ett system för finansiering av assistansservicen på flygplatserna. Utöver det innehåller förslaget vissa kvalitetskrav om service till funktionshindrade.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen är positiv till förslaget om förordning.

## **ÖVRIGA FRÅGOR**

### **9. Övriga frågor**

- a) **Säkerhet vid järnvägstransporter**
- = **Begäran från den belgiska delegationen**

**dok. 7655/05 TRANS 66 COTER 19**

Ett förslag angående ökad säkerhet inom alla transportslag är under utarbetande i kommissionen. Belgien avser göra en särskild hänvisning till godstransporter på järnväg inom ramen för detta arbete.

- b) **Passagerares säkerhet i nattbussar**  
= **Begäran från den danska delegationen**

Det är oklart vad den danska delegationen avser ta upp under denna punkt.

- c) **Sjötransporter: Utkast till förhandlingsdirektiv om gemenskapens deltagande i det arbete som utförs av internationella organisationer**

= **Begäran från kommissionen**

- **Rekommendation från kommissionen till rådet om att bemyndiga kommissionen att inleda och föra förhandlingar med Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om villkor och närmare bestämmelser för Europeiska gemenskapens anslutning**

**dok. 7826/02 AVIATION 68 MAR 52 RELEX 53**

Samordning av medlemsstaternas positioner i internationella organ i frågor som faller under gemenskapskompetens är en ständigt aktuell fråga. Kommissionen avser vid rådsmötet presentera hur dess arbete med former och rutiner för samordning utvecklar sig.

- **Rekommendation från kommissionen till rådet inför rådets beslut om förhandlingen om bestämmelserna i utkastet till konvention om standarder för arbete till sjöss inom ramen för Internationella arbetsorganisationen (ILO)**

**dok. 7309/05 MAR 39 SOC 123 + ADD 1**

Kommissionen avser föreslå former för samordningen av gemenskapens ståndpunkter inför en ILO-session med maritimt tema 2005.