



**Näringsdepartementet**

*Internationella sekretariatet*

**TTE-rådet (transport) den 10 oktober, 2013**

---

**Kommenterad dagordning**

1. Godkännande av dagordningen

**Icke lagstiftande verksamhet**

2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

**Lagstiftningsöverläggningar**  
**(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)**

3. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

**LUFTFART**

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (**första behandlingen**)  
Interinstitutionellt ärende: 2013/0072 (COD)  
– *Riktlinjedebatt*  
7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616  
13830/13 AVIATION 154 CONSOM 167 CODEC 2061

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

## **Bakgrund**

Kommissionen har initierat en översyn av två EU-förordningar som gäller flygpassagerarnas rättigheter. De mest centrala frågorna rör flygbolagens skyldigheter vid olika fall av resestörningar. Vad som står till passagerarnas förfogande är ett system av ekonomisk kompensation och assistans i olika former. Kommissionens ändringsförslag syftar såväl till att främja passagerarnas intressen som att ta hänsyn till de finansiella kostnaderna för flygbolagen. Därutöver syftar förslaget till att säkerställa att flygbolagen kan verka under lika villkor på en liberaliserad marknad. Ordförandeskapet avser att ta upp två frågeställningar till en riktlinjedebatt vid mötet i TTE-rådet den 10 oktober 2013. Syftet är att få vägledning inför de fortsatta förhandlingarna.

Den första frågeställningen gäller ansvarsfördelningen mellan flygbolagen avseende assistans och kompensation vid en missad anslutande flygförbindelse. Inom flygtransportnäringen finns en affärsmodell som möjliggör för passageraren att genom ett och samma avtal boka sammanhängande resor med flera olika flygbolag (s.k. ”interlining”). Kommissionens förslag reglerar ansvarsfördelningen mellan flygbolagen när den föregående flygningen försenats med följden att passageraren missar den anslutande flygförbindelsen. Enligt kommissionens förslag ska det flygbolag som orsakat förseningen svara för eventuell ekonomisk kompensation till passageraren medan det flygbolag som utför den anslutande flygförbindelsen ska tillhandahålla viss assistans, t.ex. måltid och hotellrum, till passageraren.

Flera medlemsstater har uttryckt en oro för att flygbolagen åläggs ett ansvar att tillhandahålla assistans vid förseningar som den föregående transportören orsakat. Man menar att detta kan leda till att flygbolagen upphör med att erbjuda flygresor som innefattar byten mellan olika bolag.

Den andra frågeställningen gäller utformningen av kompensationssystemet vid kraftiga förseningar. Idag utgår kompensation i fasta belopp i förhållande till resans längd. En väsentlig fråga är här om beloppet, i linje med bl.a. tågpassagerarförordningen, i stället bör utgöra en andel av biljettpriset.

## **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör i diskussionen framhålla vikten av att passagerarnas rättigheter inte urholkas i förhållande till kommissionens förslag. Kommissionens förslag, sett i sin helhet, innebär att passagerarnas rättigheter försämras i några delar för att minska den ekonomiska bördan för flygbolagen samtidigt som passagerarna får stärkta rättigheter i andra

hänseenden. Sammantaget gör detta att förslaget som helhet är balanserat. Det är viktigt att denna balans bibehålls.

När det gäller den första frågeställningen bör Sverige framhålla vikten av att passagerarnas rättigheter inte försämras pga. att flygtransporten utförs av olika flygbolag. Det ska finnas klara regler för vilket flygbolag som ska betala ersättning för förseningen respektive tillhandahålla assistans i dessa situationer. Många gånger är det mest praktiskt för passagerarna att det är det flygbolag som ansvarar för den anslutande flygförbindelsen som ska tillhandahålla assistans, även om det andra flygbolaget orsakat förseningen. Det finns också möjlighet till återkrav mellan flygbolagen. Detta överensstämmer med kommissionens förslag, vilket Sverige bör förorda.

När det gäller den andra frågeställningen bör Sverige som utgångspunkt stödja det nuvarande sättet att beräkna ersättningen. Systemet är förutsägbart och enkelt att tillämpa. Sverige godtar vidare att rätten till ersättning inträder efter de tidsangivelser som kommissionen föreslagit. Sverige kan i det fortsatta arbetet delta i diskussioner om alternativa lösningar, men är inte berett att vid rådsmötet stödja alternativa sätt att utforma denna ersättning, eftersom det saknas underlag att bedöma hur dessa metoder skulle påverka såväl resenärernas rättigheter som konkurrensvillkoren på flygmarknaden. Sverige efterlyser därför sådant underlag från ordförandeskapet eller kommissionen.

5. Förslag till rådets förordning 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 (Sesar) i fråga om förlängningen av det gemensamma företaget till 2024 (**första behandlingen**)  
Interinstitutionellt ärende: 2013/0237 (NLE)  
– *Antagande av rådets ståndpunkt*  
12392/13 AVIATION 109

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Kommissionen föreslår att det gemensamma bolaget SESAR:s mandat ska förlängas från att avslutas den 31 december 2016 istället avslutas den 31 december 2024. Projektet SESAR innebär en teknisk utveckling av utrustning för flygtrafikledning och är indelat i tre faser; Definition, Utveckling och Genomförande. Det gemensamma bolaget SESAR (SJU – *SESAR Joint Undertaking*) är ansvarigt för att stödja utvecklingen och har ansvaret för att formulera utvecklingsområden och projekt men också fördela ansvaret för att utföra de definierade utvecklingsprojekten.

SJU:s mandat är i nuvarande rättsakt begränsat till de två första faserna och omfattar alltså inte den tredje med genomförande med installation av den nya tekniken ombord på luftfartyg och på marken.

Kommissionens förslag motiveras av att utvecklingsfasen inte kan slutföras innan utgången av 2016 men också av att utvecklingsfasen är kopplad till genomförandefasen.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige kan acceptera en förlängning av bolagets mandat men ser helst att förlängningen kortas från de totalt åtta år som kommissionen föreslagit. Sverige bör därför stödja att en halvtidsöversyn genomförs.

Tydliga skrivningar om finansieringen är välkomna. Finansieringen bör maximalt uppgå till 600 miljoner euro och tas från fonden för Horizon 2020 i kommande EU-budget, dock förutsatt att den fonden får sig tilldelat vad kommissionen föreslagit. Slutligt beslut om budget för Horizon 2020 saknas i nuläget. Det är därför inte lämpligt att besluta om budget för SESAR innan totalbudgeten fastslagits. Därtill pågår en diskussion om att övriga partnerskapsprogram som kommissionen föreslagit ska reduceras proportionerligt eftersom Horizon 2020 sannolikt blir 70 miljarder euro istället för tilltänkta 80. Även diskussionen om SESAR budget bör beakta detta.

## LANDTRANSPORT

6. Det fjärde järnvägspaketet  
Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (Omarbetning) (**första behandlingen**)  
Interinstitutionellt ärende: 2013/0016 (COD)  
– *Allmän riktlinje*  
6014/13 TRANS 40 CODEC 227

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Förslaget till omarbetat järnvägssäkerhetsdirektiv ingår i fjärde järnvägspaketet som offentliggjordes av kommissionen den 31 januari i år. Tillsammans med förslaget till omarbetat driftskompatibilitetsdirektiv och förslag till helt ny förordning om Europeiska järnvägsbyrån utgör direktivet en del av den tekniska pelaren i paketet. Beslut om allmän inriktning gällande driftskompatibilitetsdirektivet fattades under det irländska ordförandeskapet av rådet den 10 juni och föreliggande förslag bygger till stor del på den kompromiss som då träffades. Det litauiska ordförandeskapet vill nå ett beslut om allmän inriktning för att därefter

fortsätta förhandlingarna med förslaget till ny byråförordning. För det hittillsvarande resultatet av förhandlingarna, se separat råds-PM.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen avser att bifalla förslaget men kommer att försöka få till stånd ändringar i artikel 4. Om förhandlingsläget öppnar för kompromisser i samband med rådsmötet kan regeringen överväga att på nytt föra fram förslag om ömsesidigt erkännande av säkerhetsintyg utfärdade av de nationella säkerhetsmyndigheterna.

## INTERMODALA FRÅGOR

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 912/2010 om inrättande av Europeiska byrån för GNSS (**första behandlingen**)

Interinstitutionellt ärende: 2013/0022 (COD)

– *Allmän riktlinje*

6347/13 TRANS 60 MAR 17 AVIATION 20 CAB 6  
ESPACE 11 FIN 82 CSC 12 CODEC 315

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Enligt den grundläggande lagstiftningen om uppbyggnad och drift av de europeiska satellitnavigeringssystemen m.m. (den s.k. GNSS-förordningen) ska kommissionen handlägga alla säkerhetsrelaterade aspekter för systemen Galileo och Egnos. Säkerhetsackreditering av systemen ska skötas självständigt i förhållande till alla de aktörer som deltar i arbetet med att utforma, konstruera och driva dessa system. Europeiska byrån för GNSS har ansvaret för ackrediteringen och för att garantera att den sköts på ett självständigt sätt har ett självständigt organ inom byrån samma ställning som byråns styrelse och är ensam behörigt att fatta ackrediteringsbeslut. Det är enligt kommissionen viktigt att lösa frågan om hur ackrediteringen kan bli ännu mer självständig i samband med den kommande budgetramen för perioden 2014–2020 och därför måste den förordning som styr GNSS-byråns verksamhet snarast ändras. Det är dessutom ett bra tillfälle att införa ändringar som gör att den blir förenlig med de principer som anges i den gemensamma förklaringen till Europaparlamentet, rådet och kommissionen om decentraliserade organ, som kommissionen godkände den 12 juni 2012.

GNSS-förordningen i sin senaste lydelse gör det möjligt att tilldela byrån nya uppgifter (bl.a. uppgifter som avser driften av systemen). Detta får stor inverkan på byråns personalbehov och därmed också på dess framtida budget.

### Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige har inte något att erinra mot att den förordning som styr byråns verksamhet uppdateras med anledning av den interinstitutionella överenskommelsen samt att uppgifter flyttas över till byrån genom den kommande GNSS-förordningen. Rådets behandling av förslaget har resulterat i en balans som Sverige kan ställa sig bakom.

### SJÖFART

8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om flerårig finansiering av Europeiska sjösäkerhetsbyråns åtgärder i fråga om insatser vid förorening från fartyg och vid havsföroreningar från olje- och gasanläggningar (**första behandlingen**)  
Interinstitutionellt ärende: 2013/0092 (COD)
- *Allmän riktlinje*  
8219/13 MAR 33 FIN 173 CODEC 753 ENV 280

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### Bakgrund

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) inrättades 2002 efter en oljetankolycka. Efter hand har byrån fått nya uppgifter bl.a. avseende insatser vid föroreningar från fartyg och nu senast olyckor vid olje- och gasanläggningar till havs. 2006 fastställdes en flerårig finansiering för perioden 2007-2013 för byråns insatser vid föroreningar från fartyg på 154 miljoner euro. Kommissionens ursprungliga förslag syftade till att förnya den fleråriga finansieringen för perioden 2014-20. Kommissionen föreslog att 160,5 miljoner euro läggs under perioden på insatser vid föroreningar från fartyg och havsföroreningar från olje- och gasanläggningar. Ordförandeskapet föreslår samma belopp.

### Förslag till svensk ståndpunkt

Vid rådsmötet den 10 oktober avser regeringen att inte motsätta sig ordförandeskapets förslag till allmän riktlinje som godkänts i Coreper I.

Den svenska regeringen, tillsammans med flera andra medlemsstater, har under förhandlingarna efterfrågat vilka möjligheter till omprioriteringar som har undersökts inom EMSA. Den svenska regeringen har från början invänt mot förslaget och framfört att byrån bör undersöka effektiviseringar eller omprioriteringar för att om möjligt finansiera de nya uppdragen inom samma belopp som under innevarande period (154 miljoner euro). EMSA:s nya uppdrag och den marginella ökningen av budgeten gör dock att en majoritet i rådet ställer sig bakom ordförandeskapet.

## Övriga frågor

9. a) 38:e mötet i ICAO-församlingen  
EU:s utsläppshandelssystem/luftfart  
– *Information från kommissionen*

### **Bakgrund**

Från och med 2012 ingår flygningar till och från samt inom EU i systemet för handel med utsläppsrätter, EU ETS. Detta beslut har resulterat i kraftiga protester från länder utanför EU. För att visa flexibilitet i de pågående förhandlingarna i ICAO enades Rådet och Europaparlamentet i april i år om att tillfälligt undanta flygningar till och från EU från ETS (det s.k. ”stop-the-clock” beslutet). (ICAO, International Civil Aviation Organisation, FN:s organ för civil luftfart.)

Frågan om luftfartens klimatpåverkan är en av de stora frågorna vid ICAO:s generalförsamling som äger rum 24 september till 4 oktober. EU arbetar aktivt för att generalförsamlingen ska fatta beslut om att utveckla ett globalt marknadsbaserat styrmedel och enas om ett ramverk för regionala system, som EU ETS, som kan tillämpas i avvaktan på införandet av ett globalt system.

- b) Nyligen inträffade olyckor inom transportsektorn  
– *Information från kommissionen och den spanska delegationen*

### **Bakgrund**

Under 2013 har flera svåra transportolyckor inträffat inom EU. Särskilt inom järnvägen där två olyckor inträffat. I Frankrike i Paris 12 juli samt den mycket omfattande spanska snabbtågsolyckan i Santiago de Compostela 24 juli. Kommissionen samt den spanska delegationen kommer under dagordningspunkten att informera om dessa händelser.

- c) Ryska federationens krav på passageraruppgifter (PNR-uppgifter)  
– *Information från kommissionen (på begäran av den tyska delegationen)*

### **Bakgrund**

I Ryssland har ny lagstiftning antagits som tvingar europeiska flygbolag att lämna över passagerardata (*Passenger Name Records, PNR*) till ryska myndigheter, inte bara vid flygningar till och från Ryssland utan också vid flygningar över ryskt territorium. Lagen står dock i sin nuvarande form i konflikt med EU-regelverket, vilket innebär att en flygoperatör skulle tvingas att antingen bryta mot rysk lag eller att bryta mot EU-lagstiftning. Ryssland har efter förhandlingar med kommissionen gått med på ett moratorium på tillämpningen av den nya lagen, som nu

förutses träda i kraft den 1 december 2013. Kommissionen kommer vid mötet att informera om läget i förhandlingarna med Ryssland i denna fråga.

- d) System för mätning, rapportering och verifiering av utsläpp av växthusgaser från internationell sjötransport
  - *Information från kommissionen*

### **Bakgrund**

Kommissionen presenterade den 28 juni i år ett förslag till förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Ordförandeskapet har aviserat en policydebatt om förslaget vid rådets möte (miljö) den 14 oktober.