



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationell samordning

Rådets möte (transportministrarna) den 7 april 2008, Luxemburg

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av den preliminära dagordningen

2. Godkännande av A-punktslistan

LAND TRANSPORT

3. Vägtransporter

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (omarbetning) (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 71 i EG-fördraget)

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 71 i EG-fördraget)

c) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter (omarbetning) (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 71 i EG-fördraget)

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

10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 REV 1
10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 REV 2

Kom dok. (2007) 263 slutlig, (2007) 264 slutlig och (2007) 265 slutlig

Förslaget behandlades förra gången i EU-nämnden den 23 november 2007 inför TTE-rådet den 29-30 november 2007.

Bakgrund

Kommissionen har lagt fram tre förslag till förordningar om lika villkor för tillträde till vägtransportmarknaden, en om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, en om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter samt en om de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg. Syftet med förslagen är att göra den inre marknaden för gods- och busstransporter mer effektiv genom att ytterligare harmonisera vägtransportmarknaden och förbättra transportoperatörernas efterlevnad av sociallagstiftning och säkerhetsregler. Förslagen avses förtydliga och förbättra den befintliga lagstiftningen och kommissionen räknar med de ska leda till ytterligare harmonisering och en besparing vad gäller administrativa kostnader för företag och myndigheter med mer rättvisa konkurrensvillkor, lika yrkesmässiga kvalifikationer, tekniska krav och andra säkerhetskrav och minskning av den administrativa bördan. (Se även faktagruppmemorier 2007/08:22)

Rådsarbetsgruppen har i ett stort antal rådsarbetsgruppsmöten gått igenom förslagen, artikel för artikel. Vid rådsmötet den 7 april 2008 förväntas ministrarna ta ställning till ordförandeskapets kompromisstext som främst berör förslagen om villkor för att bedriva yrkesmässig trafik och tillträde till marknaden för internationella godstransporter på väg. De två största utestående frågorna är enas om är förslaget till definition av cabotage för godstransporter på väg och förslaget om elektroniskt register över företag och transporttillstånd. Ordförandeskapet planerar för en politisk överenskommelse vid TTE-rådet i juni 2008.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till förslagens huvudinriktning och föreslår att Sverige bör stödja ordförandeskapets förslag till kompromisstext. Regeringen bedömer bl.a. att det nu liggande förslaget till principer för cabotage för godstransporter på väg är balanserat och kontrollerbart.

(Se även ministerrådspromemorier, bilaga.)

4. Järnvägar Kommissionens meddelande "Mot ett järnvägsnät för godstransporter"

– Antagande av rådets slutsatser

14165/07 TRANS 313
7553/08 TRANS 77

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

Bakgrund

Förslaget till rådslutsatser har sin grund i kommissionens meddelande Mot ett järnvägsnät för godstransporter (se vidare fakta-PM 2007/08:FPM 29). Förslaget till rådsslutsatser har behandlats i rådets transportarbetsgrupp vid tre tillfällen och vare sig kommissionen eller någon medlemsstat har några utestående frågor kvar. Rådet föreslås därför anta ordförandeskapets förslag till slutsatser vid mötet den 7 april. I slutsatserna bl.a. välkomnar rådet kommissionens meddelande och uttalar sitt stöd för initiativ som syftar till att stimulera konkurrensen på marknaderna för godstransporter på järnväg. Rådet pekar också på vikten av tillräcklig tillgång till marknadsanpassad infrastrukturkapacitet som en viktig förutsättning för att möjliggöra en effektivare konkurrens på marknaderna för godstransporter på järnväg.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige bör stödja förslaget till rådslutsatser.

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

INTERMODALA TRANSPORTER

5. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo) (R)(*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 156 i EG-fördraget)

- Allmän riktlinje
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
13113/07 TRANS 281 MAR 68 AVIATION 156
RECH 247 CAB 32 FIN 438
CODEC 990

Förslaget behandlades förra gången i EU-nämnden den 23 november 2007 inför TTE-rådet den 29-30 november 2007.

Bakgrund

I syfte att förbereda ett integrerat beslut om genomförandet av EU:s gemensamma satellitnavigeringsprogram med de nya förutsättningarna för finansiering utan en privat koncessionär, antog kommissionen den 19 september ett meddelande om läget för Galileoprogrammet. Meddelandet omfattade ett förslag till omdirigering av programmet med förslag till utökad offentlig finansiering och ett förslag till en förordning om genomförandet av EU:s satellitnavigeringssystem Galileo och

EGNOS som nu behandlas i TTE-rådet. Ministrarna antog vid TTE-rådsmötet den 30 november 2007 slutsatser som fastställde vissa grunder för vad genomförandeförordningen skulle innehålla. De viktigaste nya inslagen i slutsatserna rörde upphandlingskriterierna som nu har förts in i kommissionens förslag till förordning.

Parallellt sker förhandlingar med Europaparlamentet. Ansvarig utskott, ITRE-utskottet, har i en preliminär omröstning behandlat ett antal ändringsförslag i syfte att tidigt inhämta ett mandat inför förhandlingar med rådet. Formell omröstning i utskottet är planerad samtidigt som TTE-rådet, den 7-8 april.

I huvudsak behandlas fortfarande två utestående frågor med Europaparlamentet, dels frågan om programmets tillsynsmyndighet GSA:s framtid, dels Europaparlamentets inflytande i övervakningen av programmets genomförande.

Underlaget som ministrarna ska ta ställning till kommer presenteras av ordförandeskapet i Coreper den 2 april varför en närmare redogörelse av regeringens förslag till svensk ståndpunkt redovisas i EU-nämnden den 4 april.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige som utgångspunkt i förhandlingarna bör sträva efter att nå en första läsningsuppgörelse med Europaparlamentet. Detta är mycket angeläget för att undvika onödiga kostnadsdrivande förseningar av programmet. Regeringen anser även att programmet kräver en sammanhållen och tydlig offentlig styrning varför en ledstjärna för detta bör vara enkelhet och tydlighet i rollfördelningen mellan projektledning (kommissionen) och politisk insyn (medlemsstaterna och kommissionen genom ”*programkommittén*”).

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

LUFTFART

6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om flygplatsavgifter (R) (*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 80.2 i EG-fördraget)

- Politisk överenskommelse
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)
5887/07 AVIATION 27

Frågan har tidigare behandlats i EU-nämnden den 23 november 2007 inför TTE-rådet den 29-30 november 2007.

Bakgrund

Förslaget innehåller generella principer som ska tillämpas när flygplatsavgifter fastställs på nationell nivå. Detta omfattar bl.a.:

- Avgifterna får inte diskriminera mellan flygbolag och ska vara transparenta.
- Konsultationer mellan flygplatsförvaltare och brukare ska äga rum på regelbunden basis. Parterna ska kunna avtala om specifika kvalitetsstandarder.
- Förslaget möjliggör differentierade avgifter beroende på den tjänst som erbjuds vid terminalerna. Flygplatserna kommer även fortsättningsvis att fastställa sina egna avgifter.
- En tillsynsmyndighet inrättas i varje medlemsstat. Myndigheten ska vara oberoende och ha till uppgift att kontrollera att direktivet tillämpas på ett korrekt och effektivt sätt.

Rådet enades vid sitt möte i november 2007 om en allmän inriktning. Europaparlamentet har därefter genomfört sin första läsning och presenterat ändringsförslag. Ett antal av dessa förslag har helt eller delvis införlivats i texten medan andra har förkastats. Den text som nu föreligger inför rådet bedöms ligga i linje med den allmänna inriktningen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Den debatt som finns mellan flygbolag och flygplatser i Europa visar enligt regeringen på ett behov av att fastställa grundläggande krav på att flygplatsernas avgifter följer ICAO:s principer om öppenhet och insyn samt icke-diskriminering. Regeringen ställer sig därför positiv till att gemensamma regler av ramkaraktär tas fram för flygplatsavgifter. Direktivet bör verka för en bättre dialog mellan flygplatser och flygbolag om avgifter, kostnader, servicenivåer och användarbehov. En viktig utgångspunkt för Sverige är att direktivet måste medge korssubsidiering inom ramen för ett flygplatssystem vilket är det system som sedan länge tillämpas i Sverige beträffande Luftfartsverkets flygplatser. Svenska synpunkter har överlag tagits emot positivt under förhandlingarna och

regeringen anser att Sverige bör kunna ställa sig bakom innehållet i det utkast till beslut om politisk överenskommelse som nu föreligger.

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: artiklarna 71 och 80.2 i EG-fördraget)

- Allmän riktlinje
(Offentlig överläggning enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
14526/07 AVIATION 204 CODEC 1163
7047/08 AVIATION 58 CODEC 281

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

En uppförandekod för datoriserade bokningssystem, Computerized Reservation Systems (CRS), fastställdes 1989 genom förordning 2299/89 i en tid då den övervägande majoriteten av flygbokningar gjordes via sådana system och de flesta av dessa ägdes och kontrollerades av flygbolag. Utvecklingen på marknaden har dock gått så snabbt, t.ex. genom uppkomsten av alternativa bokningskanaler, att uppförandekoden enligt kommissionen inte längre är anpassad till rådande villkor på marknaden. Syftet med förslaget är att förenkla koden och öka konkurrensen mellan leverantörer av olika bokningssystem, samtidigt som grundläggande skyddsåtgärder mot konkurrensbegränsningar bevaras. Koden omfattar också järnvägstjänster som är integrerade i ett bokningssystem för flygresor och säkerställer att järnvägsresor inte diskrimineras i systemen. Den nya koden skall ersätta den gamla från 1989.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslå att Sverige bör stödja det föreliggande förslag till allmän riktlinje och förordning.

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

8. Kommissionens meddelande "En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget"

- Antagande av rådets slutsatser
5334/08 AVIATION 12

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Hittills har det enligt kommissionen inte varit nödvändigt att behandla allmän- och affärsflygets särskilda egenskaper på gemenskapsnivå. Genom bl.a. gemenskapens utvidgade befogenheter när det gäller flygsäkerhet och luftfartsskydd, uppgraderingen av det gemensamma luftrummet, den förväntade kapacitetskrisen och oron i miljöfrågan, har EU:s verksamhet en allt större betydelse för denna sektor.

Kommissionens meddelande lyfter fram betydelsen av allmän- och affärsflyget för Europa och konstaterar att det bl.a. saknas uppgifter och data om detta flyg på gemenskapsnivå. Andra områden som särskilt skall beaktas är flygplats- och luftrumskapacitet, miljö och tredjelandsfrågor.

Ordförandens förslag till rådsslutsatser innebär bl.a. att rådet

- välkomnar kommissionens meddelande
- erkänner allmän- och affärsflygets betydelse och understryker behovet av proportionerliga åtgärder och vikten av att flygsäkerheten beaktas
- understryker behovet av beakta detta flygs särskilda förutsättningar när det gäller flygplats- och luftrumskapacitet
- understryker att allmän- och affärsflyget måste säkerställa miljömässig hållbarhet och, som annan transportverksamhet, reducera påverkan genom buller och utsläpp
- välkomnar den pågående utvecklingen av ny mer miljövänlig utrustning, och
- erkänner behovet av att utveckla gemensamma data, i nära samarbete med berörda intressenter

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige bör stödja förslaget till slutsatser.

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

SJÖFART

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

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

6843/06 MAR 23 ENV 131 CODEC 201

Bakgrund

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Direktivet om flaggstatsförpliktelser ingår som en av sju rättsakter det tredje sjösäkerhetspaketet som kommissionens presenterade årsskiftet 2005/06. Förslaget bygger på den Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) frivilliga revisionssystem för flagg-, hamn- och kuststater. Inom systemet granskas hur en stat lever upp till sina skyldigheter enligt ett flertal internationella konventioner rörande miljö- och säkerhet. Direktivförslaget innebär att flaggstatsdelen av det internationella arbetet införlivas i gemenskapsrätten och blir därmed obligatorisk. Syftet är att undanröja skillnader i säkerhetsnivå mellan fartyg som bär någon av medlemsstaternas flagg. Vidare innebär förslaget att sjösäkerhetskrav ska beaktas på samma sätt inom EU samt att internationella konventioner ska tolkas på gemenskapsnivå. 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.

Vid mötet den 7 april kommer ministrarna att diskutera det fortsatta arbete med rättsakten.

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. Flertalet medlemsstater, däribland Sverige har redan ratificerat och i nationell lagstiftning infört de internationella överenskommelser som föreslås infogas i gemenskapsrätten. Således bör tydliggöras att ett direktiv om flaggstatsförpliktelser inte är rätt eller det mest effektiva instrumentet för att hjälpa de medlemsstater som fortfarande befinner sig på Parisavtalets svarta eller grå lista vad avser säkerhetsnivå på fartygsregister. Istället bör andra åtgärder förordas, som t.ex. att rådet tar fram gemensamma slutsatser med intentionen att stärka flaggstatskontroll och sjösäkerhetsarbete inom unionen, att unionen verkar för att samtliga medlemstater genomgår IMO:s frivilliga revision och att den europeiska sjösäkerhetsbyrån lämnar särskilt stöd till de medlemsstaterna som befinner sig på listorna

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

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

- Riktlinjedebatt/lägesrapport
(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

5907/06 MAR 10 CODEC 94 ENV 51

Förslaget har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Förslaget till direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. 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 medlemsstaterna 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.

Förhandlingarna mellan rådet, kommissionen och Europaparlamentet har hamnat i ett dödläge. Vid mötet kommer ministrarna därför diskutera det framtida arbetet med rättsakten i syfte att driva frågan framåt.

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 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. EP har hitintills klargjort att det önskar anta rättsakterna som ett paket.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att ha följande som utgångspunkt i rådets diskussion. Sverige har inte några problem med förslaget i sak eftersom Sverige redan ratificerat 1996 års ansvarsbegränsningskonvention. Problemet består istället i att ikraftträdandet av de övriga rättsakterna i sjösäkerhetspaketet riskerar att försenas av att förhandlingarna om

ansvarsdirektivet drar ut på tiden. Det bör därför och med hänsyn till det starka motståndet från medlemsstaterna, ifrågasättas om det är värt att lägga ytterligare resurser på förhandlingar om ansvarsdirektivet. Det gäller särskilt som en reglering av det aktuella slaget i praktiken inte fyller något större behov. Sverige bör sträva efter att få de rättsakter i sjösäkerhetspaketet som i princip förhandlats färdigt att träda ikraft så snart som möjligt och Sverige bör i det sammanhanget inte motsätta sig ett eventuellt förslag om att ansvarsdirektivet avförs från rådets agenda.

(Se även ministerrådspromemoria, bilaga.)

11. Övriga frågor

a) Förhandlingsdirektiv för ett fördrag om en transportgemenskap med Västra Balkan

– Föredragning av kommissionen

6942/08 TRANS 57 COWEB 81 ALB 2 BIH 6 ELARG
19

7559/08 TRANS 85 COWEB 80 ALB 1 BIH 5 ELARG
18 RESTREINT UE

Bakgrund

Kommissionen ska presentera sitt förslag till hur rådet skall bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar med staterna på Västra Balkan om ett fördrag om en transportgemenskap.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige tar del av kommissionens information och vid behov framför en positiv inställning till att stärka det regionala samarbetet på västra Balkan som en förutsättning för att uppnå politisk stabilitet, säkerhet, samt ekonomisk och social välfärd i denna del av Europa. Sverige kan också påpeka att etableringen av en integrerad transportmarknad bör ske stegvis och kännetecknas av miljömässig hållbarhet.

b) Förberedelse inför det informella mötet i rådet (transport) den 1–2 september 2008

– (Information från den franska delegationen)

Bakgrund

Frankrike väntas informera och kortfattat presentera sina planer för ett informellt transportministerråd under det franska ordförandeskapet, hösten 2008. Inget särskilt underlag finns att ta ställning till.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige tar del av informationen och noterar eventuella franska prioriteringar.

c) Rapport om resultaten från mötet i rådet (miljö) den 3 mars 2008 avseende transportrelaterade frågor, särskilt lagstiftningspaketet om klimat- och energifrågor, den samordnade strategin för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, Euro 6 och utsläpp från sjöfarten

- Information från ordförandeskapet
(Begäran från den tyska och den österrikiska delegationen)

Bakgrund

Ordförandeskapet väntas informera om utkomsten av miljöministrarnas möte den 3 mars i de delar som rör transportområdet, särskilt vad gäller klimat- och energifrågor, strategin för att minska CO₂-utsläpp från lätta fordon, Euro VI och sjöfartsutsläpp. Inget särskilt underlag finns att ta ställning till.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige tar del av informationen och vid behov upprepar Sveriges syn på aktuella frågor.

d) Skanning av containrar

- Information från kommissionen
(Begäran från den franska delegationen)

Bakgrund

Kommissionen väntas informera om frågan om skanning av containrar. Inget särskilt underlag finns att ta ställning till.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige tar del av informationen och noterar eventuella frågor som av kommissionen eller annan medlemsstat uppmärksammar.