



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationella frågor

TTE-rådet (transport) den 13 mars 2015

1. Godkännande av den preliminära dagordningen

Icke lagstiftande verksamhet

2. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

Lagstiftningsöverläggningar

(offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

3. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

LAND

4. Fjärde järnvägspaketet (första behandlingen) (*)

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 91 i EUF-fördraget)

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen
Interinstitutionellt ärende: 2013/0029 (COD)

5985/13 TRANS 36 CODEC 216

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

Interinstitutionellt ärende: 2013/0028 (COD)

5960/13 TRANS 35 CODEC 209

– Riktlinjedebatt

6262/15 TRANS 47 CODEC 196

Förslagen var föremål för behandling i EU-nämnden den 3 oktober och 28 november 2014.

Bakgrund

Förslaget till ett fjärde järnvägspaket offentliggjordes den 30 januari 2013 och består av sex förslag till rättsakter. Två av dessa är föremål för TTE-rådets möte den 13 mars. I 2011 års vitbok definieras ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det syftar till att skapa en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan erbjuda järnvägstransporter utan onödiga tekniska och administrativa hinder. I kommissionens fjärde järnvägspaket ingår förslag om öppet tillträde för inhemsk persontrafik på järnväg i alla medlemsstater och att det ska bli obligatoriskt för behöriga myndigheter i respektive medlemsstat att genomföra konkurrensutsatta anbudsförfaranden innan de ingår avtal om allmännyttig persontrafik på järnväg. Vidare föreslår kommissionen att infrastrukturförvaltare ska utföra sina uppgifter oberoende från järnvägsföretag. Det fjärde järnvägspaketet innehåller även ett förslag om upphävande av regler som möjliggör för MS att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta.

Vid TTE-rådet den 13 mars kommer en policydebatt att äga rum om det fjärde järnvägspaketets marknadsdel, dvs. om förslaget till ändring av direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet) och EU:s kollektivtrafikförordning. Ordförandeskapet presenterade ett kompromissförslag för rådsarbetsgruppen den 7 januari 2015 och rådsarbetsgruppen har granskat kompromissförslagen vid ett tillfälle. Ordförandeskapet har nu valt att lägga fram tre konkreta frågor till ministrarna vid TTE-rådsmötet. Två av frågorna rör SERA-direktivet och handlar om kriterier för infrastrukturförvaltares oberoende respektive de reglerande myndigheternas roll i detta sammanhang. Den tredje frågan rör kollektivtrafikförordningen och handlar om medlemsstaternas ansvar för tillgång till rullande materiel (tågfordon).

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen är förespråkare av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, där europeiska järnvägsföretag har likvärdigt tillträde till varje medlemsstats persontransportmarknad. Regeringen avser att framföra att regler som syftar till att förmå infrastrukturförvaltare att agera på ett icke-diskriminerande sätt bör utformas så att de inte blir omotiverat betungande för infrastrukturförvaltare som är separerade från järnvägsföretag. Vidare bör regleringsmyndigheten inte vara involverad i förhandskontroller riktade mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inom separerade strukturer. Vad avser rullande materiel för allmännyttig persontrafik på järnväg bör det vara en fråga för

respektive medlemsstat att välja i vilken omfattning och på vilket sätt offentliga myndigheter ska vara med och bära restvärdesrisken för denna rullande materiel.

Se även rådspromemoria.

Icke lagstiftande verksamhet

HORISONTELLA FRÅGOR

5. Bidrag till EU:s konkurrenskraft, tillväxt och sysselsättning genom utveckling av transportpolitiken

– Riktlinjedebatt

6264/15 TRANS 48 POLGEN 18

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionens årliga tillväxtöversikt (AGS) 2015, som tar upp jobb och tillväxt, kommer att diskuteras vid Europeiska rådet den 19-20 mars.

Inför detta har ordförandeskapet förberett en debatt för transportministrarna baserat på tre frågeställningar:

- I. Hur kan EU:s transportnätverk effektiviseras och göras globalt konkurrenskraftigt?
- II. Hur kan privata aktörer lockas att investera i transportinfrastruktur så att risken för sådana projekt kan delas mellan den offentliga och den privata sektorn?
- III. EU:s transportsektor står inför ökad global konkurrens. Vilka är de viktigaste utmaningarna att tackla och vilken typ av åtgärder bör vidtas på EU-nivå?

I tillväxtöversikten lyfts bl.a. att transportsektorn behöver modernisera infrastrukturen, minska trängsel och förbättra handelsförbindelserna. Ordförandeskapet trycker på vikten av investeringar i transportinfrastruktur för jobb och tillväxt. Bland annat lyfts innovationsperspektivet och det talas också om finansieringsmöjligheter.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen avser att framföra:

- I. Avgifter och skatter spelar en viktig roll vid många transportbeslut och påverkar därmed användningen och utformningen av transportsystemet på lång sikt. För att åstadkomma ett effektivt transportsystem är det viktigt att finna nya innovativa transportlösningar.

- II. EU bör stödja erfarenhetsutbyte kring goda exempel och utveckla konceptet med att finansiera infrastruktur via värdeåterföring (infrastrukturinvesteringar ökar markvärdet).
- III. Konkurrens ska ske på "schysta villkor", och det är viktigt med instrument för att kontrollera regelbrottsnivå.

Övriga frågor

6. a) Tredje Asien–Europa-mötet mellan transportministrar (Riga den 29–30 april 2015)

– Information från ordförandeskapet

Asien-Europa-mötet (ASEM) är ett forum för informell dialog och samarbete mellan EU:s 28 medlemsstater, Norge, Schweiz, 21 asiatiska länder, EU (företräd av EU:s utrikestjänst) och sekretariatet för ASEAN (Association of Southeast Asian Nations). ASEM:s tre "pelare" är politisk dialog, ekonomiskt samarbete samt övrigt samarbete av gemensamt intresse. Inom ASEM äger regelbundet toppmöten rum liksom ministermöten inom olika fackområden, däribland transportministermöten. Lettland har inbjudit till ett transportministermöte i Riga 29-30 april 2015 och väntas informera om planerna för mötet.

b) Resultaten från konferensen om fjärrstyrda luftfartygssystem och ramverket för framtidens luftfart (Riga den 5–6 mars 2015)

– Information från ordförandeskapet

Ett ökat användande av s.k. drönare (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS) för både privat och kommersiellt bruk har föranlett kommissionen att väcka frågan om behovet av ett gemensamt regelverk på området. Kommissionen presenterade förra året meddelandet "En ny era för luftfarten. Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem", vilket behandlades på TTE-rådet den 8 oktober 2014 i form av en riktlinjedebatt. Kommissionen har aviserat att nya förslag på området kommer att presenteras under 2015. Mot bakgrund av detta anordnar det lettiska ordförandeskapet en konferens om drönare. Vid mötet diskuteras möjligheter och utmaningar rörande säkerhet, integritet och främjande av ny teknik, inte minst ur ett regelperspektiv. Syftet med konferensen är att få fram en övergripande deklARATION om framtida reglering av RPAS. Vid konferensen ska Transportstyrelsen redogöra för svenska erfarenheter. Ordförandeskapet kommer vid TTE-rådet presentera slutsatserna från konferensen.

c) Civil luftfart över konfliktområden

– Information från kommissionen

6395/15 AVIATION 25

Sedan olyckan med Malaysia Airlines Flight MH 17 över Ukraina har frågan om flygningar över konfliktzoner uppmärksamrats inom EU och den internationella civila luftfartsmyndigheten Icao. Inom Icao har en särskild arbetsgrupp skapats bestående av experter från myndigheter och industrin. Gruppen har bland annat i uppgift att undersöka hur insamling och spridning av information kan förbättras så att beslut om flygningar över konfliktzoner ska vara baserade på fullständig information. Frågan stod också i fokus vid Icao:s högnivåkonferens om flygsäkerhet i februari, där ett antal rekommendationer och slutsatser antogs inför det fortsatta arbetet. Inom EU pågår ett arbete med att skapa en gemensam riskanalys åt medlemsstaterna. EU (EASA) kan bidra till insamling och spridning av information och utveckla de analyser som redan är publicerade av EASA som Safety Information Bulletins. Detta hindrar dock inte medlemsstaterna att publicera egna rekommendationer till sina nationella flygbolag.

d) Energiunionen

– Föredragning av kommissionen

Kommissionsordförande Jean-Claude Juncker avser att etablera en ”Energiunion med en framåtsyftande klimatpolitik”. Kommissionen har listat fem dimensioner som ska täckas av energiunionen: försörjningstrygghet, fullgörande av inre marknaden, energieffektivisering, minskade klimatutsläpp samt forskning och innovation. Meddelandet om Energiunionen presenterades den 25 februari och det förväntas att kommissionen översiktligt informerar om meddelandet och om transportsektorns roll i sammanhanget. Frågan diskuteras på TTE-rådet (energi) den 5 mars, miljörådet den 6 mars och på Europeiska rådet den 19-20 mars. Det lettiska ordförandeskapet har som målsättning att anta slutsatser om meddelandet på TTE-rådet (energi) den 8 juni.

e) Uppföljning av luftfatsdialogen mellan EU och Gulfstaternas samarbetsråd samt förslag till strategi för att garantera rättvis konkurrens

– Information från den franska och den tyska delegationen

Vissa medlemsstater, främst Tyskland och Frankrike, har i olika sammanhang uttryckt oro för den snedvridna konkurrensen mellan flygbolagen i bl.a. Förenade Arabemiraten och Qatar, å ena sidan, och EU:s flygbolag, å andra sidan, som främst skulle bero på det statsstödd i olika former som Gulf-staternas bolag påstås åtnjuta. Möjligen kan Tyskland och Frankrike komma med förslag på hur EU skulle kunna komma tillrätta med denna snedvridna konkurrenssituation.