



## Näringsdepartementet

*Internationella sekretariatet*

### Rådets möte (transportministrarna) den 12 december 2011

---

#### Kommitterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen

#### Lagstiftningsöverläggningar

(Offentlig överläggning enligt artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

2. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

#### Landtransport

3. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Omarbetning) (\*)  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artikel 91 i EUF-fördraget)
  - Politisk överenskommelse  
13789/10 TRANS 238 CODEC 862  
+ COR 1

Förslaget är tidigare behandlat i EU-nämnden den 19 november 2010 respektive den 14 juni 2011.

#### **Bakgrund**

Förslaget presenterades av kommissionen den 17 september 2010. Under de belgiska och ungerska ordförandeskapen behandlades förslaget i rådets arbetsgrupp. Den 16 juni resulterade detta arbete i att TTE-rådet

beslutade om en allmän politisk inriktning, som i flera viktiga avseenden avvek från kommissionens ursprungliga förslag. Den 16 november 2011 fastställde Europaparlamentet sina förslag till ändringar av kommissionens ursprungliga förslag. Ändringsförslagen avviker på flera viktiga punkter från rådets beslut om allmän politisk inriktning. Bland annat innebär Europaparlamentets förslag att hela eller delar av Trafikverket skulle behöva bolagiseras och att Transportstyrelsens ledning utses av riksdagen.

Det polska ordförandeskapet föreslår nu att TTE-rådet på sitt möte den 12-13 december beslutar om en politisk överenskommelse (s.k. gemensam ståndpunkt). Innehållet i denna är i det närmaste identiskt med innehållet i överenskommelsen om allmän politisk inriktning som rådet slöt i juni 2011. De enda avvikelserna rör tre ändringar av främst språklig karaktär. Förslaget till politisk överenskommelse godkändes utan diskussion av COREPER den 30 november.

Den huvudsakliga innebörden av ordförandeskapets förslag redogörs närmare för i en särskild rådspromemoria. För svenskt vidkommande bedöms förslaget i föreliggande utformning inte få särskilt stora direkta konsekvenser. Däremot skulle det sannolikt få större konsekvenser i andra MS som införlivat det första järnvägspaketet på annat sätt än Sverige gjort. Det gäller främst avseende förslagets krav på tillsynsmyndigheter och tillhandahållare av tjänster till järnvägsföretag i depåer och terminaler. Det skulle i sin tur innebära att svenska järnvägsföretag i framtiden kan få bättre verksamhetsförutsättningar i form av icke-diskriminerande behandling av depåoperatörer och infrastrukturförvaltare när de verkar på andra järnvägsmarknader än den svenska.

Rådspromemoria bifogas.

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

Regeringen avser att vid TTE-rådet den 12-13 december stödja förslaget.

- 4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006**
  - Partiell allmän riktlinje/lägesrapport  
13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

Dokument har ännu inte inkommit.

## Beredningsläge

Förslaget tas upp i Coreper den 7 december 2011. ORDF planerar för beslut om en delvis allmän inriktning vid TTE-rådet den 12 december 2011.

Vid TTE-rådet den 6 oktober 2011 diskuterades förslaget i en riktlinjedebatt. Förslaget behandlades i EU-nämnden den 30 september 2011.

## Bakgrund

Förordningsförslaget innebär bl.a. att medlemsländer kan välja att låta sina kontrollmyndigheter använda sig av kommunikation på distans för kontroll av om färdskrivaren manipulerats, positionen för arbetstidens start och slut registreras i färdskrivaren, den digitala färdskrivarens gränssnitt ITS-anpassas, godkända montörer eller verkstäder ska kontrolleras minst vartannat år och att minst 10% av dessa årligen ska kontrolleras genom oanmälda tekniska granskningar[, en minimiharmonisering av sanktioner införs], vissa bestämmelser om utbildning av kontrolltjänstemän införs vilket ska framgå av genomförandeakter och att medlemsländer ges en utökad möjlighet att undanta vissa transporter från krav på färdskrivare genom justering av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006.

## Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen kan acceptera förslaget även om nyttan av vissa åtgärder fortsatt kan ifrågasättas

## Sjöfart

5. (ev.) **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr [.../....] om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (\*)**  
(Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artikel 100.2 i EUF-fördraget)
  - Politisk överenskommelse  
15717/10 MAR 111 CODEC 1210

Punkten kommer att strykas från dagordningen och därmed inte behandlas på detta rådsmöte.

6. **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk**
  - Allmän riktlinje / Lägesrapport  
14256/11 TRANS 239 CODEC 1464 MAR 111 SOC

Dokument saknas.

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Vid en diplomatkonferens sommaren 2010 i Manila, Filippinerna, antogs omfattande ändringar av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen.

Ändringarna i konventionen träder i kraft den 1 januari 2012 för samtliga konventionsparter som inte anmält att de motsätter sig ändringarna. Riksdagen beslutade i juni 2011 att godkänna den reviderade STCW-konventionen (prop. 2010/11:117, bet. 2010/11:TU26, rskr. 2010/11:283.).

För att genomföra den reviderade STCW-konventionen i Sverige har redan genomförts en ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, jfr nämnda proposition. Det krävs därutöver bl.a. en stor mängd ändringar på såväl förordnings- som föreskriftsnivå. Vidare behöver innehållet i många utbildningar justeras och i vissa fall krävs helt nya utbildningar. Arbetet med att genomföra den reviderade STCW-konventionen pågår. Riksdagen har antagit de lagändringar som krävs och dessa träder i kraft det datum regeringen bestämmer. De förordningsändringar som krävs är också genomförda och de myndighetsföreskrifter som krävs är under slutbehandling.

STCW-konventionen med det innehåll den har före den nu gjorda revideringen är genomförd i EU-rätten genom direktivet 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjömän. För att direktivet ska stämma överens med STCW-konventionen måste de antagna ändringarna också införas i direktivet. Kommissionen aviserade under arbetet med revisionen att kommissionen avsåg att presentera ett förslag till reviderat direktiv till följd av ändringarna av STCW-konventionen. Det är det förslaget som nu har lagts fram.

Medlemsstaterna har kommit överens om en text om en allmän inriktning. Vissa medlemsstater har fortfarande granskningsförbehåll angående enskilda artiklar. Dessa kommer förhoppningsvis att hävas före Coreperbehandlingen den 7 december 2011.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige har under förhandlingarna verkat för att direktivet inte ska avvika från STCW-konventionen.

Sverige har redan införlivat ändringarna i STCW-konventionen i svensk rätt från och med den 1 januari 2012. Sverige har under förhandlingarna fått gehör för sina synpunkter på direktivet. Sverige har visserligen fortfarande en generell granskningsreservation på förslaget, men kommer att häva den så snart den slutliga texten presenterats och kontrollerats.

### **7. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov (omarbetning)**

– Allmän riktlinje

14830/11 MAR 121 ENV 718 CODEC 1548

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Efter ett antal ändringar och uppdateringar presenterade kommissionen en revidering av förordningen om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. Det huvudsakliga skälet till revideringen är att Lissabonfördraget trätt ikraft vilket ger möjlighet att till kommissionen delegera befogenheter att anta delegerade akter.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen har ingenting att invända mot kommissionens förslag till förordning.

### **Intermodala frågor**

### **8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet**

– Allmän riktlinje / Lägesrapport

15629/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH  
336 CODEC 1699

Frågan har inte tidigare behandlats i rådet eller tagits upp i EU-nämnden.

Frågan tas upp i Coreper den 7 december 2011.

### **Bakgrund**

Kommissionen beslutade den 19 oktober 2011 om ett förslag till förordning för nya TEN-T-riktlinjer. Förslaget till TEN-T-förordning är tillsammans med förslaget att inrätta infrastrukturfonden Connecting Europe Facility en del av kommissionens förslag till flerårig budgetram.

Förslaget till TEN-T-förordning beskriver det transeuropeiska nätverket för transporter som innefattar alla transportslag. Nätet består av ett stomnät (core network), med de prioriterade huvudstråken i det europeiska transportnätet som ska vara genomfört till 2030, och ett övergripande nät (comprehensive network), som är mer heltäckande och som ska genomföras till 2050. Förslaget till förordning kommer att sätta upp ett nytt regelverk för bindande standarder för interoperabilitet m.m. Förordningen introducerar också ett nytt bindande korridorbaserat planeringsramverk för genomförande av åtgärder i infrastrukturen.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Rådet bör notera lägesrapporten.

### **Icke lagstiftande verksamhet**

#### **9. (ev.) Godkännande av A-punktlistan**

### **Övriga frågor**

15. (a) Flygplatspaketet  
– Föredragning av kommissionen

### **Bakgrund**

Kommissionen kommer för rådet och parlamentet att presentera ett ”flygplatspaket”, innehållande dels ett förslag till förordning om marktjänster (”ground handling”), dels ett förslag till ny förordning om start- och landningstider vid unionens flygplatser (”slots”), dels ett förslag till förordning om bullerrelaterade driftrestriktioner vid unionens flygplatser, och dels ett meddelande om flygplatskapacitet. Åtminstone förslaget om marktjänster kommer att börja behandlas under det danska ordförandeskapet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- (b) Ministerkonferens om det östliga partnerskapet (Krakow den 24–25 oktober 2011)
  - Information från ordförandeskapet 16406/11 TRANS 298

### **Bakgrund**

Det polska ordförandeskapet anordnade i slutet av oktober en ministerkonferens i Krakow om det östliga partnerskapet för transporter. I partnerskapet, som Sverige aktivt stött tillkomsten av, ingår Armenien, Azerbajdzjan, EU, Georgien, Moldavien, Ukraina och Vitryssland. Huvuddelen av mötet ägnades åt en debatt mellan transportministrarna. I samband med mötet annonserade vice president Kallas tillkomsten av en transportpanel för det östliga partnerskapet. Panelen skall kunna fungera som ett forum för information och samarbete på transportområdet. Mötet avslutades med att transportminister Grabarczyk lade fram ett gemensamt uttalande om transportsamarbete mellan EU och staterna i det östliga partnerskapet. Ordförandeskapet kommer att informera om mötet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- (c) Det gemensamma europeiska luftrummet
  - i) Högnivåkonferens om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och dess utvidgning till tredjeländer (Warszawa den 28 november 2011)
    - Information från ordförandeskapet

Regelbundet genomförs högnivåkonferenser om genomförandet av det gemensamma luftrummet. Innan mötet i Warszawa hölls ett motsvarande under ungerskt ordförandeskap i Budapest under våren i år. Ordförandeskapet avser att informera från mötet som, som tidigare, syftat till att bidra till erfarenhetsutbyte kring de olika processerna som pågår, introducering av prestationsmål, inrättande av funktionella luftrums block m.m. Högnivåmötet antog slutsatser om fortsatt utveckling inom ramen för gällande lagstiftning.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- ii) Genomförandet av regelverket
  - Information från kommissionen

Kommissionen avser att informera om genomförandet av gällande regelverk. Från 2012 ska flygledningstjänster stödjas på s.k. prestationsmål som formulerats på unionsnivå och i december nästa år ska funktionella luftrumsblock vara etablerade. Kommissionen kommer att ge en lägesbild över hur utvecklingen skett i unionens olika delar. Sverige och Danmark har redan etablerat ett funktionell luftrumsblock som kommer att sättas i full drift under 2012.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- iii) Avtal om inrättande av Donaus funktionella luftrumsblock
  - Information från den bulgariska och den rumänska delegationen

Medlemsstaterna ska till senast i december 2012 etablera samarbeten kring flygledningstjänster i s.k. funktionella luftrumsblock. Bulgarien och Rumänien avser informera om sitt samarbete och det avtal de avser att ingå.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- d) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförande och drift av europeiska satellitnavigeringssystem
  - Föredragning av kommissionen

### **Bakgrund**

År 2008 beslutades en ny förordning som lade fast nya legala och finansiella förutsättningar för det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringssystemen. En viktig del av förordningen var att ge kommissionen i ansvar att förvalta Galileo- och Egnosprogrammen. För att möjliggöra färdigbyggande och drift av programmen behöver beslut nu tas om finansiering och om hur programmen ska organiseras och drivas.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige noterar kommissionens information.

- e) Europeiskt säkerhetsledningssystem för luftfart
  - Information från kommissionen

### **Bakgrund**



Kommissionen avser informera om det meddelande som presenterades i oktober i år och behandlar möjligheterna att etablera ett ledningssystem för luftfartssäkerhet. Ansvar för luftfartssäkerhet är delat mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och den europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA). Ett säkerhetsledningssystem skulle syfta till att i samarbete identifiera och klarlägga säkerhetsrisker så att de ska kunna avhjälpas.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- f) Handlingsplanen för fraktsäkerhet
  - Information från kommissionen

### **Bakgrund**

Nya skärpta krav för frakt som flygs in till EU antogs i juli och ska vara införda senast 1 februari 2012. De nya kraven innebär bl.a. att det finns en lista med s.k. ”gröna länder” från vilka frakt kan flygas in utan att några ytterligare åtgärder behöver vidtas. I övrigt krävs att alla fraktflygföretag ska ha ett särskilt godkännande från en av medlemsstaterna för att kunna flyga frakt till EU. Härutöver finns en s.k. ”röd lista” med länder som bedöms utgöra högriskländer, där särskilda åtgärder krävs för fraktflyg till EU. Ytterligare krav beräknas införas senare i år och utvärderas för närvarande.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Informationen bör noteras.

- g) ETS/Luftfart – Lägesrapport
  - Muntlig information från kommission, begäran från den finländska delegationen

Frågan har behandlats i EU-nämnden vid ett flertal tillfällen, senast den 30 september 2011.

### **Bakgrund**

Från och med 2012 omfattas luftfart av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Flygningar såväl inom som till och från EU omfattas av systemet oberoende av i vilket land bolaget som genomför en flygning har sin hemvist. För att undvika dubbelreglering finns en möjlighet att undanta flygningar från länder som vidtagit motsvarande åtgärder som EU för att begränsa flygets utsläpp.

Det finns en växande kritik från tredje land mot att luftfarten inkluderas i EU ETS. ICAO:s råd antog den 2 november 2011 en deklaration där 26

länder utanför EU bl.a. Brasilien, Indien, Kina, Ryssland, Sydafrika och USA motsätter sig att flygoperatörer med säte utanför EU inkluderas i EU ETS. De åtta medlemsstater i EU som är medlemmar i ICAO:s råd reserverade sig mot deklARATIONEN.

EU-domstolens generaladvokat lämnade den 6 oktober 2011 ett förslag till förhandsavgörande gällande överklagandet av bl.a. amerikanska flygoperatörer om att inkluderas i EU ETS. Av förslaget framgår att det inte föreligger något hinder i internationell rätt att inkludera flyget i EU ETS på det sätt som gjorts.

Regeringen står fullt ut bakom ändringarna i handelsdirektivet som innebär att EU:s utsläppshandelssystem utvidgats till att även omfatta luftfart, inklusive flygningar till och från EU oberoende av i vilket land bolaget som genomför en flygning har sin hemvist.

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

Informationen bör noteras.

