



Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

Kommenterad dagordning rådsmötet TTE (transport) den 29 oktober 2012

1. Godkännande av dagordningen

Lagstiftningsöverläggningar

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

2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

Sjöfart

3. Paketet om verkställighet av konventionen om arbete till sjöss

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (första behandlingen)

– *Allmän riktlinje*

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (första behandlingen)

– *Allmän riktlinje*

(a) Originaldokument:

8239/12

KOM(2012) 129 - Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv för ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

Senaste version av dokument: 13904/12

(b) Originaldokument:

8241/12

KOM(2012) 134 – Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om flaggstatens ansvar i fråga om efterlevnaden av rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG

Senaste version av dokument: 14790/12

Förslagen har behandlats i EU-nämnden vid ett tillfälle (1 juni 2012 avseende lägesrapport från ordförandeskapet).

Bakgrund

År 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention - MLC). Den syftar dels till att ge sjömän drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg och dels till att skapa rättvisa konkurrensförhållanden. MLC träder i kraft tolv månader efter det att 30 medlemsländer som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den. Båda delarna har nu uppfyllts varför konventionen börjar gälla i augusti, 2013.

EU har antagit direktiv 2009/13/EG och därigenom införlivas till stora delar bestämmelserna i MLC i unionsrätten. Men pga. skrivningar i fördraget om EU:s funktionssätt kan inte alla delar i MLC införlivas genom detta direktiv. När det gäller bestämmelser om ikraftträdande har kommissionen därför tagit initiativ till två förslag som syftar till att möjliggöra just detta när det gäller hamnstaternas respektive flaggstaternas skyldigheter.

Vad gäller ändring av direktivet om hamnstatskontroll handlar det om en uppdatering med hänsyn till MLC. Direktivet tar bl.a. upp frågan om inspektionernas innehåll och föreslås träda i kraft samtidigt som MLC träder i kraft.

Direktivet om flaggstaternas ansvar tar bl.a. upp frågor om kontrollsystem, kvalificerad kontrollpersonal och principer kring klagomål och föreslås träda i kraft samtidigt som 2009/13/EG träder i kraft.

De svenska remissinstanserna har redovisat en övergripande positiv inställning till respektive förslag.

Medlemsstaterna har i rådsarbetsgruppen redovisat en övergripande positiv inställning till respektive förslag.

Genom Sveriges anslutning till de tidigare ILO-konventionerna är stora delar av MLC redan genomförda i svensk rätt. 2011 presenterade regeringen propositionen 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention. I den föreslås att riksdagen godkänner Sveriges anslutning till MLC. Samtidigt genomförs direktiv 2009/13/EG. Riksdagen beslutade i februari 2012 att anta förslagen i propositionen. Sverige har nyligen ratificerat MLC. Förslagen avseende hamnstatskontroll respektive flaggstatens ansvar bedöms inte medföra några ytterligare budgetära konsekvenser jämfört med vad som redovisats i propositionen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Som nämnts ovan beslutade riksdagen tidigare i år att anta förslagen i regeringens proposition om 2006 års sjöarbetskonvention. Riksdagen godkände därigenom Sveriges anslutning till MLC och genomförande av direktiv 2009/13/EG. Mot denna bakgrund stödjer Sverige följaktligen införlivandet av MLC i EU-rätten.

Vid rådsmötet den 29 oktober avser regeringen att stödja ordförandeskapets förslag till allmän inriktning.

Luftfart

4. **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid Europeiska unionens flygplatser (Omarbetning) (första behandlingen)**
– *Allmän riktlinje*

Originaldokument: 18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289, KOM (2011) 827

Senaste version av dokumentet: 14753/12 AVIATION 151 CODEC 2341

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Europeiska gemenskapen antog 1993 rådets förordning om gemensamma regler för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. En revidering genomfördes 2004. Förslaget till nu aktuell omarbetning har bl.a. sin grund i kommissionens vitbok: *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Förslaget utgör också en del i det flygplatspaket, som identifierats som ett strategiskt initiativ i

kommissionens arbetsprogram för 2011 i syfte att öppna möjligheterna för den inre marknaden att växa. Kommissionens förslag till flygplatspaket presenterades den 1 december 2011.

Förslaget innebär en omarbetning av dagens regler för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser inom EU. Reglerna används vid flygplatser som har kapacitetsproblem, kontinuerligt eller under vissa tidsperioder. Bland föreslagna förändringar finns införande av en möjlighet för flygbolagen att handla med tilldelade ankomst- och avgångstider. Den grundläggande tilldelningen ska dock ske enligt ett förfarande som inte är marknadsbaserat. Vidare ska öppenheten i förfarandet för tilldelning ökas och en tydligare koppling till förvaltningen av flygledningstjänsten föreslås också. Ett högre utnyttjande av tilldelade ankomst- och avgångstider kommer också att krävas för att ett flygbolag ska kunna säkerställa att just den tiden kan behållas under nästkommande motsvarande trafikperiod, d.v.s. från en sommarsäsong till nästa sommarsäsong och motsvarande mellan vintersäsonger.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige stödde kommissionens ursprungsförslag till stora delar, men kan också acceptera nuvarande förslag. Dock bör Sverige bevaka att ingen urvattning sker av de nya föreslagna reglerna för andrahandshandel med start- och landningstider.

Se även bifogad rådspromemoria.

Landtransport

5. **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 ("färdskrivarförordningen") (första behandlingen) (*)**
(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 91.1 i EUF-fördraget)
– *Politisk överenskommelse*

13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

13725/12 TRANS 292 CODEC 2124 + ADD 1

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 6 december 2011 men berördes den 16 mars 2012.

En allmän inriktning antogs som en A-punkt vid rådet den 26 juni 2012. Europaparlamentet röstade i plenum den 3 juli 2012 och har lagt fram runt 130 ändringsförslag. Rådets arbetsgrupp för landtransporter har den 13

juli 2012 kunnat godta de ändringsförslag som i princip helt överensstämmer med rådets allmänna inriktning. Tekniska samtal mellan Europaparlamentet, Europeiska kommissionen och ordförandeskapet har påbörjats med anledning av övriga ändringsförslag.

Bakgrund

Förordningsförslaget överensstämmer med den allmänna inriktning som antogs av rådet den 26 juni 2012. Förslaget 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 viss harmonisering 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.

Se även bifogad rådspromemoria.

6. **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (första behandlingen)**
– *Riktlinjedebatt*

Originaldokument:

12786/12 TRANS 249 CODEC 1954 + REV 1, KOM(2012) 380

Senaste versionen av dokument:

14751/12 TRANS 323 CODEC 2339

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget till förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet är en del av det besiktningspaket som kommissionen lämnade till rådet den 13 juli 2012.

Det övergripande syftet med förslaget är att fastställa uppdaterade och harmoniserade regler för periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet i syfte att öka trafiksäkerheten och

miljöskyddet. Jämfört med gällande EU-rätt anges i förordningen utökade krav på vilka fordon som ska kontrollbesiktigas, hur ofta besiktningen ska ske, hur besiktningsorganets oberoende ska säkerställas, vad som ska ligga till grund för bedömning av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter besikningsteknikern ska ha.

Ordförandeskapet har i september månad påbörjat förhandlingarna om förordningen och har nu valt att ta upp ärendet för riktlinjedebatt vid TTE-rådet den 29 oktober i syfte att få en bättre uppfattning om medlemsstaternas ståndpunkter. Inför debatten har ordförandeskapet föreslagit två frågor för ministrarna att diskutera. Den första frågan handlar om huruvida ministrarna anser att harmonisering av periodisk provning bättre kan uppnås genom de lagstiftningsalternativ som föreslagits av kommissionen. Den andra frågan handlar om ministrarna anser att de kategorier av fordon som kommissionen föreslår ska omfattas av periodisk provning, samt den föreslagna frekvensen av tester av dessa fordon, är viktiga åtgärder för att uppnå syftet med förslaget.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på en internationell harmonisering av kontrollbesiktning. Det är väsentligt att underlätta den inre marknaden och att minska de administrativa bördorna på företagen, enskilda och myndigheter.

Förslaget förhandlas fortfarande. Regeringen ska fortsätta att verka för att fortsatta analyser behövs för att värdera förslagets kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Om det liggande förslaget genomförs riskerar den administrativa bördan hos många fordonsägare att öka. Förslaget medför också ökade kostnader för flera myndigheter. Trots detta är effekterna på trafiksäkerheten och miljön oklara eller begränsade. Förslaget möjliggör inte heller att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i valfritt land inom unionen, vilket borde vara möjligt om vi har harmoniserade regler. Slutligen vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagets ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagets mervärde.

Icke lagstiftande verksamhet

7. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

Luftfart

8. **Rådets beslut om undertecknande på unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av avtalet om en allmän ram för ökat samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst**
Interinstitutionellt ärende: 2012/0212 (NLE)
 – *Antagande*

13792/12 AVIATION 137 OC 493
 + REV 1 (pl)
 14193/12 AVIATION 140 OC 524
 + ADD1

Förslaget har tidigare behandlats EU-nämnden den 30 september 2011.

Bakgrund

Den 22 december 2003 undertecknades ett samarbetsmemorandum mellan kommissionen och Eurocontrol. Syftet med memorandumet är att parterna ska ge stöd till varandra genom att tillhandahålla sakkunskap och tekniskt bistånd på området flygledning.

För att ytterligare stärka samarbetet mellan kommissionen och Eurocontrol har detta samarbetsavtal förhandlats fram mellan parterna. Rådet bemyndigade kommissionen i oktober 2011 att ingå förhandlingar med Eurocontrol i syfte att nå en överenskommelse.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen avser stödja att avtalet med Eurocontrol ingås.

Se även bifogad rådspromemoria.

Övriga frågor

9.

- a) **Informell ministerkonferens om den integrerade havspolitikken: Limassolförklaringen (Limassol den 8 oktober 2012)**
 – *Information från ordförandeskapet*

14792/12 POLGEN 165 POLMAR 5 PESC 1222 COSDP 859 AGRI
 659 TRANS 328 JAI 685 ENV 766 PECHE 400

Bakgrund

Ordförandeskapet avser att informera från det informella ministerrådsmötet om integrerad havspolitik som hölls på Cypern (Limassol och Nicosia) den 7-8 oktober. En ministerdeklaration om

framtida arbete med integrerad havspolitik antogs enhälligt av ministermötet. Den tar sikte på hållbar utveckling med hav och kustområden som utgångspunkt fram till år 2020.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.

b) EU:s utsläppshandelssystem/luftfart

– Information från kommissionen

Frågan har behandlats i EU-nämnden vid ett flertal tillfällen.

Bakgrund

Luftfartssektorn inkluderades i ETS från och med 1 januari 2012. Det finns en omfattande kritik från tredje land mot att även icke-europeiska flygbolag omfattas av handelssystemet.

Kritiken har bl.a. tagit sig uttryck i att ICAO:s råd i november 2011 antog en icke-bindande 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-domstolen meddelade den 21 december 2011 en dom angående en begäran om förhandsavgörande gällande överklagandet av bl.a. amerikanska flygoperatörer att inkluderas i EU ETS. Av domen 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.

c) Luftfartstoppmöte om ett gemensamt europeiskt luftrum (Limassol den 11–12 oktober 2012)

– Information från ordförandeskapet

Ordförandeskapet avser att informera från ett generaldirektörmöte om luftfart hölls i Limassol på Cypern den 11-12 oktober. Temat för mötet var genomförandet av det europeiska gemensamma luftrummet, med avseende främst på etableringen av funktionella luftrumsblock och

prestationssystemet som flygledningsverksamheten ska utgå ifrån. En mötesdeklaration kallad Limassoldeklarationen formulerad av kommissionen och ordförandeskapet blev ett resultat av mötet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.

d) Informellt möte mellan ministrarna för transport och telekommunikation

(Nicosia den 17 juli 2012)

– *Information från ordförandeskapet*

12750/12 TRANS 247 TELECOM 142

Bakgrund

Ordförandeskapet arrangerade ett informellt transport- och telekommunikationsråd i Nicosia den 17 juli. Regeringen representerades av infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Mötets dagordning handlade dels om PSI-direktivet och tillgången till öppen data samt om det konkreta arbete med ITS (intelligenta transportsystem) inom transportsektorn som bedrivs i medlemsstaterna. Då framförallt transportministrar närvarade kom mötets fokus att hamna på det senare området.

Vid mötet antogs ordförandeskapsslutsatser vilka uppmuntrar till gemensamma ansträngningar inom ITS. Ordförandeskapet kommer under dagordningspunkten att redogöra för mötets innehåll.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.

e) Världskongress om intelligenta transportsystem ITS (Wien den 21–26 oktober 2012)

– *Information från den österrikiska delegationen*

Bakgrund

Mellan den 22-26 oktober 2012, hålls den 19:e internationella konferensen på temat ITS i Wien, Österrike. Konferensen ambulerar årligen mellan Asien, Europa och Nordamerika. Temat för året är ”Smarter on the way”. Österrike står värd för kongressen och kommer att informera om utfallet.

Statsrådet Catharina Elmsäter Svärd deltar i kongressen och inviger b.l.a. den svenska montern på utställningen. I montern finns svenska aktörer från näringsliv, akademi och det offentliga samlade under samma tak. Montern går under namnet ”ITS- The Swedish way”.

Intelligenta transportsystem, ITS, är användning av olika typer av informations- och kommunikationsteknik inom transportområdet. Den nya tekniken syftar till att tillhandahålla tjänster för olika transportslag och trafikledning. Tekniken möjliggör bättre tillgång till information för olika användare vilket därigenom förväntas leda till att transportnätet kan användas på ett säkrare, mera samordnat och bättre sätt. Den nya tekniken förväntas också bidra till att behovet av mobilitet förenas med kravet på god miljö. Olika ITS tjänster finns redan idag exempelvis; trängselskatten i Stockholm, reseplanerare som Res i Sthlm, Tågtaflan, variabla hastigheter och olika säkerhetssystem i fordon.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.

- f) **Europeisk trafiksäkerhetsdag – En ökad medvetenhet hos ungdomar om trafiksäkerhet**
(Nicosia den 25 juli 2012)
– *Information från kommissionen och ordförandeskapet*

Bakgrund

Ordförandeskapet var värd för den fjärde Europeiska trafiksäkerhetsdagen - "Increasing Youth Awareness on Road Safety" i Nicosia den 25 juli. Flera företrädare för organisationer som arbetar med trafiksäkerhet riktat mot unga deltog. Sverige hade dock ingen representant på plats denna gång.

Under dagen arrangerades ett antal seminarier kring ämnen som risker i trafiken (droger, alkohol, distraktion etc.), förarträning, trafikskador samt regler och övervakning.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.

- g) **Transportförbindelser mellan EU och Ryssland**
– *Information från kommissionen*

Bakgrund

Kommissionen har för avsikt att informera delegationerna om relationerna med Ryssland inom flera trafikslag. Kommissionen kommer att ta fram en kort informationsnot inför rådsmötet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Informationen bör noteras.