



2009-03-22

Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

**Rådets möte (transport-, IT- och telekomministrarna) den 30-31 mars i
Bryssel**

1. **Godkännande av dagordningen**
2. (ev.) **Godkännande av A-punktlistan**

TRANSPORT

LANDTRANSPORTER

3. **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur("Eurovignette") (R)
(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 71.1 i EG-fördraget)**
 - Lägesrapport/Riktlinjedebatt
(Offentlig debatt enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
11857/1/08 TRANS 249 FISC 95 ENV 456 CODEC
973 REV 1

Förslaget behandlades i EU-nämnden den 5 december 2008 inför TTE-rådet den 9 december 2008.

Bakgrund

Det så kallade Eurovinjettdirektivet reglerar maximnivåer och utformning av vägavgifter för tunga lastbilar. Kommissionens förslag till ändring av direktivet presenterades i juli 2008 som en del i ett paket om grönare transporter. Grundprincipen i nuvarande direktiv är att vägavgifter maximalt får motsvara kostnaden för investering och drift av

infrastruktur. Kommissionens förslag innebär att det blir möjligt för medlemsstaterna att, utöver den infrastrukturfinansierande avgiften, införa en särskild vägavgift för att internalisera lastbilstrafikens externa kostnader (utsläpp av lokala luftföroreningar, buller och trängsel). Intäkterna från den nya avgiften ska öronmärkas för åtgärder i transportsektorn.

Frågan prioriterades högt av det franska ordförandeskapet under hösten 2008. Medlemsstaterna har dock mycket varierande syn på förslaget och ambitionen om beslut om allmän inriktning för det fortsatta arbetet kunde inte infrias till TTE-rådsmötet den 9 december 2008. Det franska ordförandeskapet presenterade istället en lägesrapport över arbetet. Under våren har det tjeckiska ordförandeskapet behandlat frågan. Några större framsteg har dock inte gjorts. Det finns en rad frågor där någon enighet ännu inte har kunnat nås mellan medlemsstaterna.

Europaparlamentet röstade i första läsningen den 11 mars 2009.

Vid TTE-rådsmötet den 30 mars förväntas det tjeckiska ordförandeskapet presentera en lägesrapport och inbjuda till policydebatt. Debattfrågorna kommer att behandlas i Coreper den 25 mars.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen anser att Sverige bör välkomna ordförandeskapets lägesbeskrivning och i debatten uttrycka stöd för principen om internalisering av externa kostnader, men poängtera vikten av trafikslagsövergripande perspektiv.

(se även ministerrådspromemoria)

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (R)

- Allmän riktlinje
(Offentlig debatt enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
14461/08 TRANS 335 SOC 617 CODEC 1352

Bakgrund

Kommissionen lade hösten 2008 fram ett förslag om ändringar i vägarbetstidsdirektivet. Syftet med de nu aktuella förslagen är att modernisera direktivet för att åtgärda brister i fråga om genomförande, tillämpning och efterlevnad. KOM:s förslag kan delas upp i tre punkter:

1) införande av en förfinad definition av tillämpningsområdet (definition av vad som avses med mobil arbetstagare – detta i syfte att komma till rätta med problemet med ”falska” egenföretagare som undanhåller sig

direktivets tillämpningsområde). Direktivet omfattar i dag bara arbetstagare. Detta är den dominerande aspekten av förslaget,

2) införande av en mer praktiskt hanterlig definition av nattarbete. För närvarande finns ingen nedre tidsgräns för att de särskilda begränsningsreglerna om nattarbete ska komma i spel. Detta kan få en del märkliga konsekvenser. Till exempel skulle det rent formellt vara tillräckligt med att föraren nattetid känner på låset till bilens släp. Nu föreslås att tidsgräns på två timmar för att reglerna om nattarbete ska komma i spel, och

3) införande av vissa minimistandarder vad gäller kontrollverksamheten.

Genom ändringen blir det klart att egenföretagare inte omfattas av direktivet. I det gällande direktivet finns en bestämmelse som säger att det ska gälla även egenföretagare från och med 23 mars 2009.

Sysselsättningskommittén (EMPL) i EP röstade igenom ett ändringsförslag som innebär att EP ska avfärda KOM:s ändringsförslag så att även egenföretagare ska omfattas framöver. Omröstning i plenum är beräknad till 5 maj 2009.

I rådet är en majoritet av medlemsländerna angelägna att egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. Denna fråga visade sig bli de stora stötestenen i arbetsgruppens förhandlingar. Föreliggande kompromiss innebär att det blir frivilligt för medlemsländerna att inkludera eller exkludera egenföretagare från direktivets tillämpningsområde. Förslaget har fått ett brett stöd i arbetsgruppen och endast en handfull medlemsländer har granskningsreservationer.

Den 17 mars 2009 behandlades kompromissförslaget i Coreper.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen vill inte att direktivets tillämpningsområde ska omfatta egenföretagare. Sverige bör stödja föreliggande kompromiss som gör det frivilligt för medlemsländerna att utesluta eller inkludera egenföretagare i direktivet. Sverige bör även stödja förslaget angående nattarbete. I övrigt bör Sverige förhålla sig flexibelt och stödja det tjeckiska ordförandeskapet i att nå en kompromiss.

(Se även ministerrådspromemoria.)

INTERMODALA TRANSPORTER OCH TRANSPORTNÄT

5. Meddelande från kommissionen – Handlingsplan för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa

– Antagande av rådets slutsatser
17563/08 TRANS 492 TELECOM 237 IND 235

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen presenterade i december förra året ett meddelande med en handlingsplan för prioriteringar inom Intelligent transport system (ITS). Tillsammans med handlingsplanen följer också ett direktivförslag som ännu inte behandlats i rådet.

Enligt handlingsplanen förväntas ITS bidra till minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och en förbättrad miljö genom att bl.a. stödja användning av fraktkorridorer, utveckling av informationstjänster och effektiva betal- och trafikledningssystem. Dock sker införande av ITS alltför långsamt och dessutom på olika sätt i olika delar av Europa. Handlingsplanen syftar därför till att accelerera och koordinera införande och användning av ITS genom att bl.a. åstadkomma EU-gemensamma lösningar och effektivare samarbete.

Rådet avser att anta rådsslutsatser om handlingsplanen. Slutsatserna bekräftar i stort handlingsplanens målsättningar och förslag till åtgärder.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja utkastet till rådsslutsatser.

(Se även ministerrådspromemoria.)

LUFTFART

6. Sesar: Huvudplanen för flygledningstjänst (ATM)

- a) **Utkast till rådets beslut om godkännande av huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten för Sesar-projektet (*)**
(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 1.2 i förordning nr 219/2007)
7119/09 AVIATION 32
- b) **Utkast till rådets resolution om godkännande av huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten**
 - Antagande

Frågan har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

SESAR utgör den tekniska/industriella delen av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. SESAR syftar till att bygga upp en ny flygledningsstruktur (infrastruktur, metodik m.m.) inom gemenskapen som främjar en säker och miljövänlig utveckling av

flygtransporterna. Projektet består av tre faser, utformning 2005-2008, utveckling 2008-2013 samt genomförande 2013-2020. Vid rådets möte (TTE) 9 oktober 2008 antog rådet en resolution som bekräftade starten av utvecklingsfasen.

Ett konsortium, lett av Eurocontrol, har levererat en generalplan ("Master Plan") till kommissionen som lämnats över till rådet. Planen redovisar målsättningar och aktiviteter och ska ses som en vägkarta för det fortsatta arbetet. Planen har utarbetats under flera år och stöds av en enig europeisk flygbransch. Svenska LFV har medverkat i konsortiet.

I enlighet med rådets förordning (EG) nr 219/2007 som reglerar villkoren och formerna för det gemensamma företaget – SESAR JOINT UNDERTAKING (SJU) ska rådet godkänna generalplanen som den första versionen av den Europeiska flygtrafiktjänstgeneralplanen (European Air Traffic Management Master Plan).

Utkastet till beslut innebär att rådet godkänner generalplanen. I samband med beslutet föreslås att rådet i en resolution framför ett antal politiska signaler om viktiga knäckfrågor i generalplanen och om betydelsen av det fortsatta projektet. Bl.a. understryks betydelsen av att använda validerade och standardiserade teknologier, behovet av att utveckla riskhandlingsplaner som en del av generalplanen, möjligheterna för miljön med SESAR-projektet samt att KOM under 2009 presenterar förslag till hur SESAR-projektet i ett senare skede ska kunna övergå från utveckling till genomförande.

Majoriteten av MS ställer sig bakom nuvarande utkast till beslut och resolution.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige föreslås stödja utkastet till beslut och resolution. Det europeiska flygtrafiktjänstsystemet är i behov av modernisering för att säkra en framtida utveckling som stödjer en säker och mer miljömässigt hållbar utveckling av flygtransporterna. Projektet ger också möjligheter för svenska industriintressen att bidra i arbetet.

7. (ev.) Yttre förbindelser

Förslag till rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Kanada (*)

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget)

– Antagande

6621/09 AVIATION 23 CDN 1 RELEX 154

Avtalet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den oktober 2007 fick kommissionen mandat av rådet att inleda luftfartsförhandlingar med Kanada. I november 2008 slutfördes dessa förhandlingar. Avtalet skall, när det träder i kraft, ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Kanada.

Avtalet innebär bl.a. att det bildas en gemensam, öppen luftfartsmarknad mellan parterna, med i princip fri prissättning och att de bestämmelser i de bilaterala avtalen som strider mot gemenskapsrätten undanröjs. Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som ska följa avtalets genomförande och dess effekter. Avtalet innehåller detaljerade bestämmelser om bl.a. flygsäkerhet och luftfartsskydd.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige stöder förslaget till avtal.

(Se även ministerrådspromemoria)

SJÖFART

8. **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen (R)**

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 71 och 80.2 i EG-fördraget)

- Lägesrapport/Riktlinjedebatt
(Offentlig debatt enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)
11990/08 MAR 109 TRANS 466 CODEC 995
7141/09 MAR 41 TRANS 92 CODEC 290

Bakgrund

Förslaget till förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och ändring av förordning om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen innehåller bestämmelser om information, assistans och kompensation till passagerare i händelse av inställda och försenade turer. Förordningen innehåller också bestämmelser om information och assistans till passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Vidare innehåller förordningen bestämmelser om hantering av klagomål samt om tillsyn och sanktioner.

Förslaget utgör en del i det europeiska arbetet med att stärka passagerares rättigheter inom hela transportsektorn. Motsvarande regler

har redan antagits på såväl luftfartsområdet som järnvägsområdet. Kommissionen har nyligen även lagt fram ett motsvarande förslag till förordning gällande busstransporter.

Alla medlemsstater har förklarat sig stödja det allmänna målet i kommissionens förslag, det vill säga att säkerställa icke-diskriminering av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet samt att stärka passagerares rättigheter i allmänhet. En vanlig uppfattning är emellertid att förslaget behöver anpassas till transportsättets särdrag. I synnerhet anser ett antal medlemsstater att förordningens tillämpningsområde behöver klargöras och anpassas.

För det första har ett antal medlemsstater uttryckt tveksamhet mot att tillämpa vissa regler i utkastet till förordning på persontrafik både till havs och på inre vattenvägar, med beaktande av skillnaderna mellan dessa typer av trafik och de villkor på vilka de utförs. Uppmärksamhet har även riktats på det faktum att trafiken på inre vattenvägar ofta är kortvarig, att sektorn består av många små företag och att hamninfrastrukturen ofta är mindre väl utvecklad jämfört med havshamnar.

För det andra har vissa medlemsstater uttryckt en del tvivel när det gäller förordningens territoriella räckvidd samt dess tillämpning på trafikföretag i tredjeland. Det är inte helt klart i texten om förslaget är menat att tillämpas på trafik mellan gemenskapshamnar och tredjelandshamnar och i vilken utsträckning. Det är kommissionens uppfattning att den bör tillämpas inte enbart på trafik mellan gemenskapshamnar utan även – i någon omfattning och under vissa omständigheter – på trafik mellan gemenskapshamnar och tredjelandshamnar.

För det tredje har några medlemsstater ifrågasatt den föreslagna förordningens vida tillämpningsområde avseende typ av fartyg och syftet med resan. Den nuvarande texten inbegriper alla typer av fartyg med mer än 12 passagerare, inbegripet kombinerade last- och passagerarfartyg. Den är också tillämplig på alla typer av resor, oavsett trafikens varaktighet. Vidare är den tillämplig på resor där det huvudsakliga syftet inte är transport, utan rekreation (till exempel korta sightseeing- eller andra turistturer).

Mot denna bakgrund har beslutats att frågorna rörande förordningens tillämpnings-område nu ska läggas fram för TTE-rådet.

Kommissionen och Europaparlamentet är angelägna om att bestämmelser om passagerar-rättigheter införs så snart som möjligt.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar i huvudsak förslaget till förordning, då det är angeläget att skyddet för passagerarna stärks. Sverige leder på uppdrag av

ordförandelandet Tjeckien arbetet i rådsarbetsgruppen för sjöfart under våren 2009. Mot bakgrund av detta bör Sverige tillsammans med Tjeckien verka för att förhandlingarna om rättsakten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt med målsättningen att rättsakten ska kunna antas så snart som möjligt. Vid TTE-rådet bör Sverige arbeta för att debatten ger en så tydlig vägledning som möjligt inför de fortsatta förhandlingarna i rådsarbetsgruppen.

(se även ministerrådspromemoria)

9. Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska Ekonomiska och Sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018

– Antagande av rådets slutsatser
5779/09 MAR 7

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen presenterade den 27 januari 2009 ett meddelande om en europeisk sjöfartsstrategi för perioden 2009 till och med 2018 (KOM (2009) 9 slutlig). Strategin utgör en del av EU:s transportpolitik respektive havspolitik och syftar till att stärka den europeiska sjöfartens och de maritima näringarnas konkurrens- och utvecklingskraft på samma gång som säkerheten till sjöss ökar och miljöpåverkan minskar.

Meddelandet innehåller en tydlig inriktning för arbetet med att skapa stabila och konkurrenskraftiga förutsättningar för den europeiska maritima sektorn. Bland de särskilt viktiga områdena återfinns bl.a. behovet av att stärka forskning och utveckling, att klara kompetensförsörjningen för sektorn, effektivisering av transportsystemet, stärkt sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan samt att skapa stabila och konkurrenskraftiga förutsättningar för europeisk sjöfart.

Ordföranden i arbetsgruppen (Sverige) har presenterat ett förslag till rådslutsatser som i stort följer den av kommissionen föreslagna inriktningen och stödjer genomförandet av den europeiska sjöfartsstrategin fram till och med 2018.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget till rådsslutsatser.

(Se även ministerrådspromemoria.)

- 10. Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder**
- Antagande av rådets slutsatser
5775/09 MAR 5

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen presenterade den 27 januari 2009 ett meddelande om och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, samtidigt presenterade kommissionen också ett direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (KOM (2009) 11 Slutlig). Direktivet har ännu inte börjat behandlas.

Meddelandet (med tillhörande direktiv) syftar till att etablera ett europeiskt sjötransportområde utan hinder och därigenom en ökad effektivitet och konkurrenskraft för sjöfarten inom EU. EU:s inre marknad ska därmed utsträckas till att inkludera även varor som transporteras till sjöss. Detta ska åstadkommas genom att eliminera och minska de administrativa hindren på EU-nivå och inom medlemsstaterna. Meddelandet innehåller åtgärder på kort och medellång sikt samt åtgärder som medlemsstaterna bör vidta. Bland åtgärderna återfinns bl.a. förenklat tullförfarande och införandet av elektronisk dokumentation (E-maritime).

Ordföranden i arbetsgruppen (SE) har presenterat ett förslag till rådsslutsatser som i stort följer den av kommissionen föreslagna inriktningen och ger stöd för att skapa system som underlättar för sjötransporter, framförallt inom EU.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget till rådsslutsatser.

(Se även ministerrådspromemoria.)

MÖTET TISDAGEN DEN 31 MARS 2009 (KL. 10.00)

TELEKOMMUNIKATION

11. Tillgängligt informationssamhälle

- Antagande av rådets slutsatser
16830/08 TELECOM 222 SOC 768 COMPET 555 RECH
419

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen kom i december 2008 med ett meddelande om e-accessibility. Därefter har utkast till rådsslutsatser diskuterats i rådsarbetsgruppen under februari 2009. Enighet finns i rådsarbetsgruppen om att rådsslutsatserna bör antas.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör godkänna de föreslagna rådsslutsatserna.

(Se även ministerrådspromemoria.)

12. Effekterna av den ekonomiska nedgången samt hur informations- och kommunikationsteknik kan öka EU:s ekonomi

– Diskussion

Dok. finns ej

Bakgrund

Rådet vill diskutera hur IT kan stärka tillväxten i det aktuella finansiella läget.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör under diskussionen föra fram att IT är viktig för tillväxt.

(se även ministerrådspromemoria)

13. Övriga frågor

- a) **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (R)**
 - Information från ordförandeskapet

Inga dokument har distribuerats

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Revidering av befintlig förordning som reglerar ett program för ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättringar av godstransportsystemets miljöprestanda. I den nuvarande förordningen definieras fem olika åtgärdestyper som kan få stöd från gemenskapen. Marco Polo II utlystes

för första gången våren 2007 och programmet gäller till den 31 december 2013.

En utvärdering av föregångaren Marco Polo I och den första utlysningen i Marco Polo II visar att budgeterade medel inte har gått åt och att ansökningsvolymen sjunker år för år. Dessutom är ansökningstrycket för vissa åtgärdstyper mycket lågt. Kommissionen har därför inlett en process för att revidera Marco Polo II mitt i programperioden.

En förstaläsningsöverenskommelse med Europaparlamentet eftersträvas. Ordförandeskapet kommer att informera om läget i förhandlingarna.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar ordförandeskapets information.

- b) **Lagstiftningspaketet om ett gemensamt europeiskt luftrum**
 - Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (R)
 - Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av rådets direktiv 2006/23/EG (R)
 - Information från ordförandeskapet

Inga dokument har distribuerats.

Frågan har behandlats i EU-nämnden den 5 december 2008.

Bakgrund

Den 25 juni 2008 presenterade kommissionen ett luftfartspaket som innehåller förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet och utvidgning av EASA-förordningen. Vid rådets (TTE) möte 8 december 2008 beslutade rådet om en *teknisk överenskommelse* om luftrumsfrågorna och om en *partiell allmän inriktning* vad gäller EASA. Under det tjeckiska ordförandeskapet har arbetet fortsatt samtidigt som ett flertal informella trilogramöten hållits i syfte att nå en uppgörelse med EP i första läsning. Förhandlingarna har nu uppnått en för alla parter acceptabel lösning. EP kommer sannolikt att rösta i sin första läsning den 25 mars och akterna kommer därefter att kunna antas av rådet i form av en a-punkt på ett kommande rådsmöte.

De texter som nu framförhandlats ligger i huvudsaklig linje med de som beslutades av rådet i december 2008. Förslagen har ett brett stöd från den

europiska flygindustrin som också välkomnar ett snabbt antagande och genomförande av lagstiftningen.

Vad gäller luftrumsfrågorna föreslås skärpningar beträffande kravet på nationella tillsynsmyndigheters oberoende, att industrin ges en utökad roll vid genomförandet av lagstiftningen, att kraven på etablerandet av funktionella luftrumsblock skärps och att en gemensam koordinator inrättas för genomförandet av luftrumsblocken. Beträffande EASA så innebär förslagen att EASA-förordningen utvidgas och att byrån tilldelas säkerhetsbehörigheten för flygplatser och flygtrafiktjänster. Byrån ges således ett samlat ansvar för flygsäkerheten på gemenskapsnivå. EASA får till uppgift att dels föreslå tillämpningsföreskrifter, dels utföra standardiseringsinspektioner och säkerhetsanalyser.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige föreslås fortsatt stödja den huvudsakliga inriktningen och välkomnar ett snabbt antagande av akterna. Sverige arbetar sedan tidigare aktivt med genomförandet av luftrumsfrågorna, företrädesvis genom LFV:s arbete. Vad gäller EASA bör flygsäkerhetsaspekterna integreras med det gemensamma luftrummet och en inre marknad för lufttransporter sålunda kombineras med gemensamma säkerhetsregler. Detta bör på sikt ge en högre och enhetlig säkerhetsnivå i unionen.

c) Informellt rådsmöte mellan transportministrarna (Litoměřice den 29 april 2009)

- Information från ordförandeskapet

Inga dokument har distribuerats

Frågan har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Ordförandeskapet kommer att informera om sitt informella transportministermöte. Enligt förhandsinformation ska temat för mötet vara intelligenta transportsystem.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar ordförandeskapets information.

d) Galileo

- Information från kommission

Inga dokument har distribuerats

Senaste gången Galileo behandlades inför TTE-rådet i EU-nämnden var den 4 april 2008.

Bakgrund

Kommissionens vice ordförande Tajani väntas lämna en lägesrapport om GNSS-programmens genomförande, vilket torde inbegripa uppbyggnad av organisationen, ekonomiska frågor samt driften av systemet. Sannolikt kommer kommissionen även att informera om ett kommande ändringsförslag av GSA-förordningen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar informationen från kommissionen.

- e) **Uppföljning av de transeuropeiska transportnäten, "ett vidare Europa" och nationella handlingsprogram för transporter**
 - Information från kommission

Inga dokument har distribuerats.

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Punkten kommer upp på begäran av kommissionen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar informationen från kommissionen.

- f) **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser**
 - Information från kommission
7500/09 AVIATION 41 CODEC 349

Frågan har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (s.k. slots) vid gemenskapens flygplatser har som syfte att säkerställa att kapaciteten vid överbelastade flygplatser utnyttjas effektivt och fördelas på ett rättvist, icke-diskriminerande och öppet sätt. Enligt förordningen är flygbolag berättigade till att få samma ankomst- och avgångstider ("slottider") under efterföljande tidtabellsperiod som de var berättigade till under motsvarande föregående tidtabellsperiod. Denna s.k. hävdvunna rättighet

gäller under förutsättning att flygbolaget i fråga utnyttjat slottiden under minst 80 % av tidtabellsperioden.

Kommissionen har nyligen presenterat ett förslag som innebär att flygbolag ska ges rätt att använda de slottider under sommartrafiken 2010 som de är berättigade till under motsvarande föregående tidtabellsperiod (dvs. sommartrafiken 2009), oavsett utnyttjandegrad. Om kommissionen finner att situationen kräver det, kan man besluta om samma förfarande beträffande vintertrafiken 2010/11 (i förhållande till motsvarande tidtabellsperiod 2009/10).

Kommissionen motiverar sitt ändringsförslag med att den globala finanskrisen slår mycket hårt mot flygbolagen vilka tvingats till drastiska neddragningar i trafiken. Detta utgör, enligt kommissionen, extraordinära omständigheter som påkallar ett tidsbegränsat undantag i tillämpningen av slotsförordningen.

Kommissionen avser att informera om sitt förslag på rådsrådet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar informationen från kommissionen. Förslaget är f.n. föremål för beredning inom Regeringskansliet. En Fakta-PM kommer inom kort att tillsändas riksdagen.

g) Resultaten från högnivåmötet om flygsäkerhet (Bukarest den 6 februari 2009)

- Information från den rumänska delegationen

Inga dokument har distribuerats.

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Mellan den 2 och 6 februari 2009 avhölls ett högnivåmöte om flygsäkerhet i Bukarest, med företrädare för experter från den centraleuropeiska rotationsgruppen i FN:s luftfartsorganisation ICAO:s råd (Rumänien, Tjeckien, Ungern, Slovakien och Slovenien). Syftet med mötet var att utveckla deltagarnas kunskaper när det gäller hanteringen av olika flygsäkerhetsfrågor i enlighet med ICAO:s bestämmelser och rekommendationer.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör notera informationen.

h) Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om

lösningar för att uppnå interoperabilitet mellan offentliga förvaltningar i EU (ISA) (R)

- Information från ordförandeskapet
13644/08 TELECOM 142 COMPET 366 CODEC
1247

Bakgrund

ISA-programmet syftar till att underlätta en effektiv gräns- och sektorsöverskridande elektronisk kommunikation mellan offentliga förvaltningar i EU för att kunna tillhandahålla elektroniska offentliga tjänster som stöder genomförandet av EU:s politik och verksamheter genom att säkra tillgången till gemensamma ramar, gemensamma tjänster och allmänna verktyg och genom att öka medvetenheten om IKT-aspekter i EU-lagstiftningen. Programmet är en uppföljare till IDABC-programmet. Den finansiella ramen uppgår till 164,1 miljoner euro.

Rådsarbetsgruppen och COREPER har godkänt kommissionens förslag med vissa marginella ändringsförslag. Rådet väntar nu på EP:s röstning, därefter skall rådet ta en gemensam ståndpunkt. Ärendet förväntas godkännas under den första läsningen av förslaget då det inte varit några större problem i förhandlingarna varken från rådets eller EP:s sida.

Förslaget har tidigare behandlats i EUN, vi har dock inte uppgift om datum. (Ärendet hanteras av Fi, avdelningen för offentlig förvaltning.)

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till förslaget om ISA-programmet och anser att Sverige bör kunna ställa sig bakom ordförandeskapets kompromissförslag.

Regeringen anser att programmet är viktigt bl.a. för att genomföra de visioner och mål som uttalas i kommissionens meddelande i2010 – Ett europeiskt informationssamhälle för tillväxt och sysselsättning, och särskilt när det gäller att uppmuntra en effektiv användning av IKT i offentliga tjänster. Nyckelfrågan är att skapa lösningar som är till nytta för att effektivisera förvaltningen och att förhindra inkompatibla lösningar som försvårar interoperabilitet.

En annan nyckelfråga är att säkerställa synergier med den privata sektorn och andra organ, i syfte att stimulera innovation och prioritera standarder och gränssnitt.

i) 112-dagen

- Information från ordförandeskapet

Frågan har sannolikt inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Nödnumret "112" ska fungera inom hela EU. Medvetenheten om nödnumret 112 hos medborgarna i EU är dock ännu inte tillfredställande. Enbart 24% av EU-medborgarna känner till nödnumret 112. Därför har en gemensam deklARATION av Europaparlamentet, Ministerrådet och Europeiska kommissionen tagits fram innebärande att en "Europeisk 112 dag" införs, närmare bestämt den 11 februari (11/2) varje år. Syftet med "112-dagen" är att öka människors medvetenhet om 112. Detta ska bl.a. ske genom ett erfarenheter delas, nätverk bildas och organisationer som arbetar med frågorna samlas på 112-dagen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige tar del av ordförandeskapets information.

- j) Kommissionens meddelande "Mobilising information and communication technologies to facilitate the transition to an energy-efficient, low-carbon economy"**
 - Föredragning av kommissionen
7566/09 TELECOM 45 ENER 85 RECH 76 COMPET
147 ENV 200
TRANS 110

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den 12 mars 2009 släppte KOM sitt andra meddelande inom området IT och energieffektivisering (mobilising information and communication technologies to facilitate the transition to an energy-efficient, low-carbon economy). I meddelandet lyfts IT:s potential för förbättrad energieffektivisering

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar meddelandet.

(se även ministerrådspromemoria)

- k) Översyn av EU:s regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster**
 - Information från ordförandeskapet om det pågående förhandlingarna

Förslaget behandlades senast i EU-nämnden den 21 november 2008 inför TTE-rådet den 27 november 2008.

Bakgrund

I uppdatering av regelverket för elektroniska kommunikationer från 2001 har kommissionen presenterat ändringar i ram-, tillträdes, auktorisations-, e-dataskyddsdirektiven och direktivet om samhällsomfattande tjänster (USO) samt en ny förordning om en EU-myndighet. Förhandlingar i rådsarbetsgruppen har pågått under hela 2008 och början av 2009. För närvarande pågår förhandlingar mellan rådet och parlamentet om de ändringsförslag som parlamentet vill ha in i direktiven.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör ta del av ordförandeskapets information om förhandlingarna om översynen av EU:s regelverk för elektronisk kommunikation.