



Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

TTE-rådet (transport och telekommunikation) den 5-6 juni 2014

1. Godkännande av dagordningen

Icke-lagstiftande verksamhet

2. (ev.) Godkännande av A-punktlisten

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

3. (ev.) Godkännande av A-punktlisten

LANDTRANSPORT

4. Fjärde järnvägspaketet

– Politisk överenskommelse

**a) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om
Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning
(EG) nr 881/2004;**

Dokument:

9313/14 TRANS 243 CODEC 1179 (ORDF:s förslag inför möte med
Coreper den 23 maj. Rapport till rådsötet ännu ej tillgänglig)

Tidigare dokument:

6012/13 TRANS 38 CODEC 225 (KOM (2013) 27 slutlig)

Ansvarigt statsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet har varit föremål för samråd med EU-nämnden den 29
november 2013 och den 7 mars 2014.

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom den Europeiska unionen (omarbetning)

Dokument:

9315/14 TRANS 244 CODEC 1180 (ORDF:s förslag inför möte med Coreper den 23 maj. Rapport till rådsmötet ännu ej tillgänglig)

Tidigare dokument:

6013/13 TRANS 39 CODEC 226 (KOM (2013) 30 slutlig)

Ärendet har varit föremål för samråd med EU-nämnden den 8 mars (till vissa delar) och den 5 juni 2013.

c) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (omarbetning)

Dokument:

9288/14 TRANS 241 CODEC 1176 (ORDF förslag inför möte med Coreper den 23 maj. Rapport till rådsmötet ännu ej tillgänglig)

Tidigare dokument: 6014/13 TRANS 40 CODEC 227 (KOM (2013) 31 slutlig)

Ärendet har varit föremål för samråd med EU-nämnden den 4 oktober 2013.

Bakgrund

De tre rättsakterna under dagordningspunkt 4 ingår i fjärde järnvägs-paketet och utgör tillsammans dess tekniska pelare. TTE-rådet har tidigare beslutat om allmänna inriktningar (juni 2013, oktober 2013 och mars 2014) och EL ORDF föreslår nu att de blir föremål för en politisk överenskommelse som också inkluderar skälen i rättsakterna. Syftet är att förhandlingar ska kunna inledas med EP om denna del av paketet snarast efter parlamentsvalen. Några av EP:s ändringar har tagits in i dokumenten utan väsentliga ändringar i sak.

Förhandlingar pågår dock fortfarande om ett tillägg till driftskompatibilitetsdirektivet. Det rör en ny artikel 22b som behandlar fall då ett fordonsgodkännande ska kunna återkallas av den som utfärdat det (byrån eller den nationella myndigheten). ORDF:s slutliga förslag i denna del kommer att föreläggas Coreper den 23 maj.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att ORDF förslag till politisk överenskommelse godkänns.

5. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

- Politisk överenskommelse

Dokument:

Ursprungligt förslag KOM (2013)195 slutlig

Dokument för TTE-rådet föreligger ännu inte.

Ansvarigt statsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget innebär en ändring av gällande direktiv 96/53/EG om dimensioner och vikt för vissa vägfordon. Det viktigaste för regeringen är att verka för att tillåta gränsöverskridande användning av längre fordon för transporter, om de berörda medlemsstaterna redan tillåter längre fordon, och om villkoren för undantag enligt direktivet uppfylls.

Förslaget syftar till att förbättra energieffektiviteten hos tunga fordon genom utformning av aerodynamiskt förbättrade hytter samt att aerodynamisk utrustning inte ska räknas in i fordonslängden. Det föreslås en viktkompensation för fordon drivna av alternativa bränslen vars motorer har en tyngre vikt än övriga fordon som minskar lastkapaciteten.

För att bidra till utvecklingen av containerlaster och intermodala transporter föreslås det att tillåta längre fordon vid transport av 45 fots containrar.

Förslaget innehåller även skrivningar om kontroll av fordonsvikter för att komma till rätta med den stora andelen transporter som genomförs med överlast.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen stödjer i princip de tekniska delarna av förslaget som leder till ökad trafiksäkerhet, minskad bränsleförbrukning och begränsning av utsläpp. Den övergripande målsättningen är att förhandlingsresultatet i så stor utsträckning som möjligt leder till att både längre och tyngre lastbilar har möjlighet att köra över gränserna mellan fler än två medlemsstater.

Se vidare i rådspromemoria.

SJÖFART

6. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar

- Lägesrapport

Dokument: 9771/14 TRANS 268 MAR 90 FIN 353 CODEC 1271

Ursprungligt förslag KOM (2013)296 final

Ansvarigt statsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget syftar till att bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem genom inrättandet av en ram som förbättrar hamnarnas effektivitet. Utgångspunkten är rätten att erbjuda hamntjänster som ska vara öppna för alla. Insynen i hamnfinansieringen ska ökas för att både undvika snedvriden konkurrens och att på ett tydligt sätt klargöra hur offentliga medel fördelas mellan olika typer av hamnverksamhet.

Samtliga 319 kusthamnar inom TEN-T omfattas av förslaget. Tjänster som ingår är bunkring, lasthantering, muddring, förtöjning, passagerartjänster, mottagningsanordningar i hamn, lotsning samt bogsering. I förslaget fastställs friheten att tillhandahålla tjänster i hamnar, med undantag för lasthantering och passagerartjänster. Begränsning av antalet leverantörer av hamntjänster är i vissa fall tillåten men då ska leverantör utses efter ett öppet och icke-diskriminerande förfarande.

De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning som erhåller offentliga medel ska på ett öppet och transparent sätt kunna avläsas i räkenskaper. Vidare föreslås att en hamnledning ska fastställa en infrastrukturavgift på ett självständigt sätt i enlighet med sin egen affärs- och investeringsstrategi, att hamnarna tillsätter en rådgivande hamnanvändarkommitté med syftet att förbättra dialogen med berörda parter samt säkerställa att ett oberoende tillsynsorgan övervakar tillämpningen av förordningen samt hanterar tvister och klagomål med anledning av förordningen.

Förslaget har under våren behandlats i rådsarbetsgruppen och ORDF:s avsikt är att vid det kommande TTE-rådet i juni presentera en lägesrapport.

Förslag till svensk ståndpunkt

Förslaget förhandlas fortfarande.

Regeringen anser att det är viktigt att stärka de europeiska hamnarnas effektivitet och konkurrenskraft då det i sin tur bidrar till ett mer utvecklat transportsystem inom hela unionen. En av de viktigaste punkterna för svensk del är att öka insynen och transparensen i hamnverksamheternas olika delar för att på så sätt motverka snedvriden konkurrens mellan hamnarna samt få ett bättre utnyttjande av offentliga medel. Det är också viktigt att säkerställa att förslaget inte bidrar till ökad byråkrati eller andra administrativa bördor för hamnen.

LUFTFART

7. Förslag om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.

- Lägesrapport

Dokument: Dokument inför rådsmötet ännu inte tillgängliga.
Behandling i Coreper är planerad till den 23 maj.

Tidigare dokument: 7615/AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 (KOM:s förslag), 8785/14AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059 (ORDF:s senaste kompromissförslag), Fakta-PM Ju-dep. 2012/13:FPM91.

Ansvarigt statsråd: Beatrice Ask

Ärendet har varit föremål för samråd med EU-nämnden den 4 oktober 2013 och den 29 november 2013.

Bakgrund

I mars 2013 föreslog kommissionen ändringar av två EU-förordningar som reglerar flygpassagerares rättigheter.

Översynen syftar till att förbättra lagstiftningen för passagerares rättigheter inom luftfarten utifrån erfarenheter av hur gällande rätt fungerar och utvecklingen inom luftfartssektorn. Regelverket ska balansera passagerarrättigheterna mot den besvärliga ekonomiska situation som många flygbolag har samt se till att bolagen får verka under rättvisa konkurrensförhållanden.

Förslaget har förhandlats under såväl det litauiska som det grekiska ordförandeskapet. Det grekiska ordförandeskapet har gjort stora

ansträngningar för att hitta olika kompromisslösningar. Vissa frågor är dock fortfarande utestående. Vid TTE-rådet den 5 juni presenteras därför endast en lägesrapport.

Förslag till svensk ståndpunkt

Förslaget förhandlas fortfarande.

Regeringens övergripande inställning är att passagerarnas rättigheter inte ska urholkas i förhållande till kommissionens förslag. Det senaste kompromissförslaget innebär inga större avsteg från kommissionens förslag på rättsaktens huvudsakliga områden. Regeringen ska fortsätta verka för en slutlig kompromiss där en rimlig balans upprätthålls och passagerarnas intressen inte urholkas.

Se vidare i rådspromemoria.

Icke lagstiftande verksamhet

SJÖFART

8. Utkast för rådsslutsatser om ”Halvtidsöversyn av EU:s sjöfartspolitik till 2018 med utblick till 2020”

- Antagande

Dokument:

Rådsmötesdokumentet ännu ej tillgängligt.

Tidigare dokument: 9537/14 MAR 85 TRANS 255, ”Mid-Term Review of the EU’s Maritime Transport Policy until 2018 and Outlook to 2020”

Ansvarigt statsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden.

Bakgrund

2009 presenterade KOM meddelandet ”EU Maritime Transport Policy until 2018” (”Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018”). Meddelandet tar upp strategiska mål och rekommendationer avseende sjöfartens konkurrenskraft, sysselsättningsfrågor, kvalitetssjöfart, internationellt samarbete, när sjöfartens potential samt forskning och utveckling.

Enligt rådsslutsatserna om meddelandet (Sverige ställde sig bakom dessa) skulle kommissionen genomföra en halvtidsöversyn men någon sådan är ännu ej framtagen (kommer prel. första halvåret 2015).

Rådsarbetsgruppen för sjöfart förhandlade under april-maj fram ett förslag till en ministerdeklaration med inspel till den kommande halvtidsöversynen. Deklarationen antogs under det informella transportministerrådet i Aten den 7 maj. Frågan är nu tillbaka i rådsarbetsgruppen och ORDF har presenterat ett förslag till rådsslutsatser.

Förslag till svensk ståndpunkt

Vid rådsmötet den 5 juni avser regeringen att stödja förslaget till rådsslutsatser.

Förslaget till rådsslutsatser är relativt övergripande. I förslaget återfinns skrivningar inom en mängd områden såsom:

- alla måste verka för öppna marknader och för att få bort handelshinder,
- alla måste bidra till att skapa konkurrensneutralitet genom att regler och konventioner genomförs och ratificeras,
- statsstöd till sjöfarten måste vara kvar för att kunna nå/bibehålla konkurrensneutralitet med tredjeland samt för att förhindra utflaggning från EU-flagg,
- för att göra det mer attraktivt att jobba inom sjöfarten måste medlemsstaterna ratificera relevanta konventioner som t.ex. sjöarbetskonventionen (ratificerad av Sverige),
- kommissionen bör med jämna mellanrum se över lagstiftningen inom sjöfarten för att vid behov kunna förenkla och minska administrativa bördor.

Övriga frågor

9. a) Utkomsten av lunchdiskussionen vid det informella transportministermötet (Aten, 8 maj 2014)

- Information från ordförandeskapet

Bakgrund

ORDF arrangerade en arbetslunch om vägtransportmarknaden under det informella transportministermötet i Aten den 8 maj. Vid rådsmötet den 5 juni kommer ORDF att informera ministrarna om diskussionen som fördes där. Diskussionsämnet hade valts som uppföljning av en konferens den 16 april i Paris samt en av KOM presenterad rapport från den 14 april om läget för unionens vägtransportmarknad. Mötet den 8

maj handlade främst om behovet av bättre regelefterlevnad i hela unionen.

9. b) Shift2Rail

- Information från kommissionen

Bakgrund

Syftet med Shift2Rail är en samordnad EU-strategi för forskning och innovation inom järnvägssektorn genom bildandet av ett gemensamt företag. Verksamheten inom det gemensamma företaget Shift2Rail kommer att samfinansieras av unionens och övriga medlemmar i företaget. Den 14 mars 2014 vid TTE-rådet antog rådet en ståndpunkt i fråga om bildandet av det gemensamma bolaget. Under denna övriga dagordningspunkt kommer KOM troligen att informera delegationerna om den fortsatta processen för ett antagande av förslaget.

9. c) Spårning av flygplan

- Information från kommissionen

Bakgrund

KOM har ännu inte kommit med något dokument på denna punkt, men avser troligen att berätta för delegationerna om ICAO:s möte den 12–13 maj om Global Flight Tracking, som hölls med anledning av det försvunna malaysiska flygplanet MH370, där de deltog. SE representerades på mötet av NORDICAO genom Norge.

Inför mötet utarbetades två arbetspapper med alternativ för hur global spårning och lokalisering av flygplan kan utvecklas, vilka föredrogs och diskuterades. Slutsatser och rekommendationer om prioriteringar på kort och lång sikt antogs. Bl.a. ska en arbetsgrupp ta fram en rapport med förslag för beslut vid ICAO High Level Safety Conference i februari 2015.

9. d) Flygplatsavgifter

-Information från kommissionen

Bakgrund

Nu gällande EU-direktiv om flygplatsavgifter antogs 2009, och har i Sverige implementerats genom lagen om flygplatsavgifter. Direktivet slår fast en del principer för hur flygplatsavgifter ska tas ut och gäller för alla flygplatser med mer än fem miljoner passagerare per år samt varje medlemsstats största flygplats. KOM har i dagarna publicerat en rapport om hur direktivet har tillämpats bland medlemsstaterna. Enligt rapporten har de större flygplatserna blivit mer transparenta när det gäller avgiftssättningen och kraven på konsultationer uppfylls i allmänhet. Det visar sig dock också att direktivet inte tillämpas enhetligt så en fortsatt

granskning är enligt kommissionen nödvändig. KOM kommer att informera om sin rapport.

9. e) (ev.) Gränsöverskridande trafiksäkerhetsrelaterade brott

- Information från kommissionen

Bakgrund

KOM har ännu inte kommit med något dokument om denna övriga dagordningspunkt. Eventuellt vill KOM kommentera utfallet i EU-domstolen om 2011/82/EG

Direktivet 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott genomfördes i svensk lagstiftning den 1 maj i år. Syftet med direktivet är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Avsikten är att verkställandet av påföljder, när brott begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks, ska underlättas.

Direktivets rättsliga grund är artikel 87.2 i FEUF, dvs. polissamarbete inom unionen. KOM ansåg, och anser fortfarande, att den rättsliga grunden bör vara artikel 91.1 c, dvs. åtgärder för att förbättra transportsäkerheten. KOM stämde parlamentet och rådet i januari 2012. EU-domstolen förklarade i en dom den 6 maj i år att direktivet är ogiltigt och att verkningarna av direktivet ska bestå till dess att ett nytt direktiv – antaget med stöd av korrekt rättslig grund, det vill säga artikel 91.1 c FEUF – träder i kraft, inom skäligen tid, dock senast tolv månader räknat från dagen för domens meddelande.

9. f) Bevarande och förstärkning av EU:s inflytande i Icao: val till

Icao:s råd

- Information från den spanska delegationen

Bakgrund

Icao:s råd består sedan länge av åtta EU-stater, av totalt 36 platser. Fördelningen av platser i rådet reflekterar en regional balans som har varit stabil de senaste decennierna. Av de åtta europeiska sätena tillhör tre någon rotationsgrupp av stater. För närvarande sitter EU-stater på alla åtta platser (bortsett från Norge som dock representerar de nordiska länderna).

Nyligen skapades ytterligare en europeisk rotationsgrupp, omfattande Azerbajjan, Georgien, Moldavien, Turkiet och Ukraina, med målet att ta en plats i Icao:s råd. Detta har föranlett en urvalsprocess i Ecac, som skulle kunna leda till att EU tappar något av de åtta sätena i rådet till förmån för en stat i den nya rotationsgruppen.

Att ersätta en EU-stat som har spelat en aktiv roll i rådet i decennier med en icke-EU stat skulle enligt den spanska delegationen innebära förlust av en viktig samarbetspartner, lojal mot EU:s luftfartspolitik, i utbyte mot en annan stat med en politik som står i motsats till EU:s politik på flera känsliga och viktiga områden, som t.ex. miljö.

Enligt den spanska delegationen bör åtgärder vidtas inom EU för att bibehålla EU:s inflytande i Icao:s råd och försäkra sig om att få behålla de åtta platserna i rådet.

Icao – International Civil Aviation Organization, FN:s organ för civil luftfart

Ecac – European Civil Aviation Conference, Europeiska civila luftfartskonferensen, bestående av de europeiska luftfartsmyndigheterna

9. g) Arbetsprogrammet för det inkommande ordförandeskapet - *Information från den italienska delegationen*

Bakgrund

Den 1 juli 2014 tar IT över som ORDF i rådet. Under dagordningspunkten kommer det inkommande IT ORDF att informera om sina prioriteringar.

Den 6 juni 2014 – telekomministrarnas möte

Dp 10. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder för att säkerställa en hög gemensam nivå av nät- och informationssäkerhet i hela unionen (NIS) (Första behandlingen)
– Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Anna-Karin Hatt

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 31 maj 2013.

Bakgrund

Kommissionen presenterade den 7 februari 2013 ett förslag till direktiv om åtgärder för att säkerställa en hög gemensam nivå av nät- och informationssäkerhet i hela unionen. Förslaget presenterades i samband med att kommissionen och Europeiska utrikestjänsten (EEAS) presenterade en europeisk strategi för cybersäkerhet – En öppen, säker och trygg cyberrymd.

Förslaget till direktiv ålägger alla medlemsstater att se till att de har en miniminivå av nationell kapacitet genom att inrätta nationella myndigheter för nät- och informationssäkerhet, inrätta incidenthanteringsorganisationer (CERT) och anta nationella strategier för nät- och informationssäkerhet samt nationella samarbetsplaner för nät- och informationssäkerhet.

Enligt förslaget ska också behöriga nationella myndigheterna samarbeta inom ett nätverk. Genom detta nätverk ska medlemsstaterna utbyta information och samarbeta på grundval av den europeiska planen för samarbete inom detta område för att bekämpa nät- och informationssäkerhetshot och nät- och informationssäkerhetsincidenter.

Företag inom specifika kritiska sektorer och offentliga förvaltningar kommer att åläggas att bedöma de risker som de står inför och vidta ändamålsenliga åtgärder som står i proportion till hoten för att garantera nät- och informationssäkerheten. De ska vara skyldiga att underrätta de behöriga myndigheterna om alla incidenter som skulle kunna utgöra ett hot mot deras nät och informationssystem och som på ett allvarligt sätt påverkar kontinuiteten för kritiska tjänster samt tillhandahållandet av varor.

Kommissionens förslag har behandlats i arbetsgruppen för telekom sedan februari 2013.

Europaparlamentet antog sin ståndpunkt i första behandlingen den 13 mars 2014

Förslag till Svensk ståndpunkt

Regeringen noterar ORDF:s rapport. Regeringen kan också, vid en eventuell diskussion, välkomna förslaget och framföra att flera av de föreslagna åtgärderna på ett effektivt sätt kan bidra till ökad säkerhet på europeisk och nationell nivå. Regeringen anser dock att förslaget i direktivet är alltför omfattande, långtgående och oproportionerligt kostsamma i förhållande till vad som kan förväntas uppnås. Regeringen förespråkar därför en mindre detaljerad lagstiftning och vill att direktivet ska fokusera på samarbete på policynivå. Regeringen anser att en höjning av miniminivån inom EU med fördel kan göras genom samverkan, koordinering, utbildning och utbyte av goda exempel och att sådant samarbete bör bygga på redan existerande samarbeten. Direktivet bör ge utrymme för medlemsstaterna att själva avgöra vad som är kritiskt utifrån ett nationellt perspektiv.

Dp 11 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om den europeiska inre marknaden för elektronisk kommunikation och upprätta en uppkopplad kontinent, och om ändring av direktiven 2002/20/EG, 2002/21/EG, 2002/22/EG samt förordningarna (EG) nr 1211/2009 och (EU) nr 531/2012

Lägesrapport

Dokument: KOM(2013) 627 slutlig

Ansvarigt statsråd: Anna-Karin Hatt

Frågan har behandlats i EU-nämnden den 29 november 2013 och i Trafikutskottet den 27 november 2013.

Bakgrund

Kommissionens förslag syftar till att främja uppkomsten av alleuropeiska elektroniska kommunikationstjänster och operatörer som verkar i fler än en medlemsstat. Särskilda bestämmelser föreslås bland annat för att harmonisera bredbandstjänster på grossistnivå och att göra konsumenträttigheter mer enhetliga inom EU. Åtgärder föreslås också för att samordna tillståndsgivning för trådlöst bredband över hela EU. Dessutom föreslås en ny incitamentsstruktur i syfte att pressa ner de mobila roamingavgifter som operatörer tar ut. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt i första behandlingen den 3 april 2014.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen ser positivt på förverkligandet av en inre marknad anpassad för en digital ekonomi, samtidigt som möjligheter att vidta nationella åtgärder för att nå angelägna mål måste kunna behållas. Regeringen menar att regelverket bör förenklas så långt som möjligt, konkurrensen främjas och konsumenters rättigheter stärkas.

Övriga frågor

Dp 12(a)(i)

**Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (Första behandlingen)
Interkonstitutionellt ärende 2012/0146 (COD)**

Ansvarigt statsråd: Anna-Karin Hatt

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 14 december 2012 samt 31 maj och 29 november 2013.

Informationspunkt

Avsikten med förslaget är att stärka förtroendet för och säkerheten i elektroniska transaktioner samt att undanröja rättslig fragmentering och brist på interoperabilitet på området. Syftet är att möjliggöra ett effektivt elektroniskt samspel mellan företag, medborgare och myndigheter över nationsgränserna.

Förordningen reglerar vilka villkor som ska gälla för att e-legitimationer ska kunna användas i gränsöverskridande sammanhang. Vidare ställer förordningen upp krav på tillhandahållare av s.k. betrodda tjänster, vilken tillsyn som ska bedrivas över dessa och hur tjänsterna ska vara utformade. Förordningen säkerställer att betrodda tjänster ges rättslig verkan och kan åberopas som bevis vid rättsliga förfaranden och ger en särställning till tjänster som uppnår en viss säkerhetsnivå (kvalificerade tjänster). Regleringen innebär vidare bl.a. att myndigheter i sina e-tjänster måste godta e-legitimationer och signaturer från andra medlemsstater.

AOB Dp 12(a)(ii)

**Förslag om förordning till åtgärder för att minska kostnader för investeringar i höghastighetsbredband (Första behandlingen)
Interkonstitutionellt ärende: 2013/0080 (COD)**

Ansvarigt statsråd: Anna-Karin Hatt

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden i 29 november och 31 maj 2013:

Informationspunkt

Avsikten med förslaget är att öka effektiviteten och undanröja flaskhalsar i utbyggnadsprocessen som leder till höga kostnader och en

administrativ börda för nätoperatörer. Förslaget syftar till att sänka kostnaderna för utbyggnaden av höghastighetsinfrastruktur för elektronisk kommunikation och göra den effektivare.

Direktivet innehåller regler som underlätta och skapa incitament för utbyggnaden av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation genom att främja gemensam användning av befintlig infrastruktur och möjliggöra en effektivare utbyggnad av ny fysisk infrastruktur så att sådana nät kan byggas till lägre kostnad. De föreslagna reglerna tar sikte på att möjliggöra tillträde till fysisk infrastruktur, etablerandet av en informationspunkt för att samla uppgifter om befintlig infrastruktur och planerade bygg- och anläggningsprojekt, stimulerandet av samförläggning mellan olika infrastrukturer, påskyndande av tillståndsprocesser för att anlägga bredbandsnät, krav på att installera fysisk infrastruktur för bredband i byggnader samt tillträde till sådan fysisk infrastruktur i byggnader.

Kommenterad dagordning

Dp 12(a)(iii)

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillgängligheten till offentliga myndigheters webbplatser, det s.k. webbtillgänghetsdirektivet (Första behandlingen)

Interkonstitutionellt ärende 2012/0340 (COD)

Informationspunkt

Tidigare dokument: Fakta-PM Näringsdepartementet 2012/13:FPM 53

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: den 31 maj 2013

Ansvarigt statsråd

Anna-Karin Hatt

Bakgrund

Webbtillgänglighet handlar om de principer och den teknik som ska iaktas när man bygger webbplatser, i syfte att göra webbplatsernas innehåll tillgängligt för alla användare, särskilt dem med funktionsnedsättning.

En harmonisering på EU-nivå av de nationella åtgärderna för den offentliga sektorn föreslås av EU kommissionen som en nödvändig förutsättning för att få ett slut på fragmenteringen och avsaknaden av tillförsikt på den inre marknaden för webbtillgänglighet.

Kommissionen presenterade förslaget den 3 december 2012. I direktivförslaget fastställs tekniska bestämmelser för hur medlemsstaterna ska göra innehållet på vissa webbplatser som drivs av offentliga myndigheter tillgängligt. Förslaget avser i första hand 12 olika typer av offentliga webbsidor och man avser ta fram en europeisk standard som bygger på den internationella tekniska standarden WCAG 2.0 som nyligen även ISO-certifierats.

Sverige har senast genom E-delegationens Vägledning om webbutveckling tagit fram rekommendationer som bygger på nämnd internationell standard.

Någon formell behandling/förhandling av förslaget har inte skett sedan 2013.

Europaparlamentet antog sin position i första läsningen i december 2013.

Förslag till svensk ståndpunkt

EL-ORDF:s information noteras.