

Näringsdepartementet

N2007/5158/EIS

**Rådets möte (telekom- och post, transport och energiministrarna) den 6-8 juni 2007**

---

**Kommenterad dagordning**

1. **Godkännande av dagordningen**

2. **A-punkter**

**ENERGI**

3. **Gas- och elmarknaden**

a) **Meddelandet "Utsikterna för den inre el- och gasmarknaden"**

KOM 2006 (841) slutlig

b) **Utredning av de europeiska gas- och elmarknaderna**

KOM 2006 (851) slutlig

c) **Prioriterad sammanlänkingsplan**

KOM 2006 (846) slutlig

– Riktlinjedebatt (9905/07)

**Bakgrund**

På Europeiska rådets möte den 8-9 mars antogs en prioriterad handlingsplan för energi för perioden 2007-2009. Handlingsplanen innehåller bl a övergripande förslag till ytterligare integrering av den inre marknaden för energi. I handlingsplanen tydliggörs bl a att det är

nödvändigt att öka konkurrensen, garantera effektiv reglering och främja förutsättningar för investeringar i syfte att skapa fördelar för kunderna på den inre marknaden för energi.

Ursprungligen var tanken att rådsslutsatser avseende inre marknaden skulle antas vid kommande energiministermöte i juni. Nu kommer det endast att hållas en riktlinjedebatt kring vissa vägledande frågor. Avsikten är att debatten skall utgöra stöd för kommissionens fortsatta arbete med de inre marknadsfrågorna. Kommissionen förväntas återkomma med ett paket med konkreta lagförslag omkring skiftet september/oktober 2007. Inför debatten på rådsmötet står fyra frågor i fokus rörande åtskillnad, effektiv reglering, infrastruktur och samverkan mellan systemoperatörer.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen ger starkt stöd till ambitionen att fullborda den inre marknaden för energi. En viktig utgångspunkt är att Europeiska rådets slutsatser gäller för den fortsatta processen. Regeringens inställning är att det är bra för den inre energimarknaden med oberoende systemoperatörer (TSO:s) och stödjer därför skärpta krav på åtskillnad mellan överföring respektive handel och produktion. I fråga om samarbete mellan regulatorer är det en lämplig ansats att bygga vidare på existerande strukturer och att sträva mot en harmonisering av de nationella tillsynsmyndigheternas mandat. Inriktningen bör vara fokus på gränsöverskridande frågeställningar som t.ex standards för utformning och drift av transmissionsnäten. Inriktningen mot gränsöverskridande frågor bör även gälla infrastruktur och samarbetet mellan systemoperatörer.

## **4. Internationella förbindelser på energiområdet**

– Information från ordförandeskapet/kommissionen (9489/07)

### **Bakgrund**

Energirådet har traditionellt haft en stående punkt på dagordningen där läget i olika löpande internationella energidialoger rapporterats. EU:s externa energirelationer var vidare ett tema som utvecklades gemensamt av kommissionen och rådet under 2006 samt i flertalet av Europeiska rådets slutsatser under 2006, inför lanseringen av kommissionens s.k. energipaket i januari 2007. Syftet med de dialoger som förs är att utveckla goda relationer med EU:s energipartners för att på så sätt söka trygga EU:s framtida energiförsörjning.

#### **a) EU–USA**

Den 30 april hölls ett toppmöte mellan EU och USA, där det antogs en gemensam deklaration om energiförsörjning, effektivisering och klimatförändringar. Kommissionen väntas informera om denna och

ansträngningarna att genom olika kanaler försöka driva på USA om ett post-Kyotoavtal.

#### **b) EU–Ryssland**

Punkten avser information om läget i diverse energirelaterade relationer mellan EU och Ryssland. Inom ramen för de återkommande toppmöten mellan EU-Ryssland har det sedan 2001 bedrivits en energidialog. Syftet med dialogen har varit att inleda ett energipartnerskap mellan EU och Ryssland. Inom ramen för denna dialog har ett antal tematiska grupper verkat. Enligt beslut vid höstens energiministermöte inom ramen för Permanent Partnership Council (PPC), har antalet grupper reducerats till tre (energieffektivisering, marknadsutveckling och energistrategier) och har nu återupptagit sitt arbete.

Under 2006 har inleddes diskussioner om att överföra energidialogen till ett bredare sammanhang i det rättsliga ramverk som ska ersätta dagens Partnerskaps- och samarbetsavtalet (PSA) med Ryssland. Denna och andra frågor diskuterades vid det toppmöte som hölls den 18 maj i ryska Samara. Mötet bl.a. behandlade det förslag till mekanism för övervakning av leveranserna av olja och gas från Ryssland, vilket har behandlats inom ramen för Allmänna rådet.

Avseende den återkommande frågan om energistadgefördraget, har inte de bilaterala förhandlingarna om oenigheterna kring transitprotokollet återupptagits sedan juni 2006. Ryssland har under tiden meddelat att man anser att såväl transitprotokollet som stadgefördraget bör omförhandlas för att bättre spegla dagens förhållanden.

Kommissionen förväntas informera om dessa olika aspekter av relationerna mellan EU och Ryssland.

#### **c) EU–Opec**

Kommissionen kommer att informera om det ministermöte som kommer att hållas i så kallat trojkaformat den 21 juni mellan EU och OPEC. Detta är det fjärde ministermötet som hålls sedan dialogen inleddes 2005, och det senaste hölls den 7 juni 2006. Denna typ av dialog med betydande producent- och konsumentländer utgör ett centralt element i de slutsatser om EU:s energipolitik som Europeiska rådet har antagit. Man kommer även att informera från det ”round-table”-möte som hölls den 30 maj för att diskutera energipolitikens inverkan på oljemarknaden.

Dialogen syftar till att informera om respektive parters långsiktiga energipolitiska strategier och diskutera dess inverkan på oljemarknaden, samt att följa upp de konkreta samarbeten som initierats, t ex vad gäller

tekniksamarbeten och marknadsbevakning. Även den allmänna utvecklingen på oljemarknaden berörs i denna dialog.

#### **d) Energieffektivitet**

Kommissionen aviserade i handlingsplanen för energieffektivisering som presenterades i oktober 2006 sin avsikt att ta initiativ till ett internationellt ramavtal för att främja energieffektivisering. Energiministrarna ställde sig i rådsslutsatserna om handlingsplanen i november 2006 positiva till att verka för detta. Den 1 februari 2007 höll kommissionen ett inledande rundabordsmöte med deltagande från ett stort antal länder, bl.a. Kina, Indien, Japan, USA och Ryssland. Avsikten är att avtalet skall innehålla regleringsmässigt samarbete, åtgärder för spridning av energieffektiv teknologi samt finansieringsmekanismer för energieffektiviseringsåtgärder. Kommissionen avser i ett nästa steg verka för att nå ett Memorandum of Understanding som grund för att möjliggöra etablerandet av ett internationellt avtal om energieffektivisering. Kommissionens ambition är sedan att under 2008 söka nå en överenskommelse om ett ramavtal.

Därutöver har ordförandeskapet hållit två ministerkonferenser på temat energieffektivisering under våren, varav den ena inbegrep G8-länder och syftade till att bereda marken för G8+5-toppmötet i Heiligendamm den 6-8 juni.

#### **e) Energigemenskapen**

I december 2003 undertecknades en överenskommelse om att skapa en regional energimarknad i sydöstra Europa i linje med EU:s inre marknad för el och gas. Länderna i fråga var Kroatien, Bosnien och Hercegovina, Serbien och Montenegro, Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo, Albanien, Rumänien, Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien samt Turkiet. Överenskommelsen öppnade vägen för ett rättsligt bindande avtal. Kommissionen förde under 2004 och 2005 förhandlingar med parterna för att upprätta ett fördrag och en organisation för den integrerade energimarknaden i sydöstra Europa.

Fördraget har flera syften, men ett givet syfte är att skapa ett gemensamt regleringsramverk inom regionen för att få till stånd fungerande nät i det efter kriget sargade området. Man ska också genomföra relevant EU-lagstiftning (acquis) inom bl.a. energi- och miljöområdet i regionen för att på sikt skapa en gemensam europeisk marknad för EU och sydöstra Europa.

Fördraget om en energigemenskap undertecknades i Aten i oktober 2005, dock inte av Turkiet som ännu inte var redo att ingå fördraget. EP lämnade sitt godkännande till avtalet genom omröstning den 18 maj 2006. Fördraget trädde i kraft den 1 juli 2006.

Vid rådsmötet väntas utvecklingen efter ikraftträdandet av energifördraget rapporteras, samt information ges inför det andra ministermötet under fördraget, vilket äger rum den 29 juni. Vid det mötet kommer möjligheten för en utvidgning av medlemsländer att diskuteras - Moldavien, Norge, Ukraina och Turkiet – samt bland annat frågor om förnybar energi, energieffektivisering och försörjningstrygghet.

**f) EU–Afrika**

Ett nytt element på det internationella temat som framhölls i kommissionens energipaket i januari, var behovet av att utveckla en energidialog med Afrika. Kommissionens förslag bekräftades av Europeiska rådet 8-9 mars 2007, varpå ett arbete har inleddes som resulterade i att Allmänna rådet den 14 maj antog rådsslutsatser om energisamarbete mellan EU och Afrika. Kommissionen förväntas informera om dessa, samt om det fortsatta arbetet.

**g) Övriga initiativ**

Energi har under året stått högt på dagordningen vid en rad av EU:s bilaterala möten med länder såsom Kina, Indien, Sydkorea och Ukraina i regionala samarbeten såsom som det med kaspiska havsregionen och ASEM (Asia Europe Meeting). Aktuellt just nu är Kanada, Japan samt Svartahavsregionen. Ordförandeskapet och kommissionen väntas kort redogöra för dessa dialoger och andra aktuella initiativ, såsom den internationella biodrivmedelskonferens som äger rum i juli, Euromedsamarbetet samt det nyligen initierade nätverket av energikorrespondenter.

**Förslag till svensk ståndpunkt**

Ingen diskussion väntas avseende informationen om de internationella relationerna. Sverige välkomnar att energiministrarna hålls informerade om de löpande externa energidialogerna samt syftet med dessa, dvs. att utveckla goda relationer med EU:s energipartners för att på så sätt söka trygga EU:s framtida energiförsörjning.

**TELEKOMMUNIKATION OCH POST**

**5. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om roaming i allmänna mobilnät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (R) (\*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 95 i EG-fördraget)**

– Politisk överenskommelse

(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)

11724/06 TELECOM 67 COMPET 201 MI 148  
CONSOM 65 CODEC 769

Förslaget har behandlades i EU-nämnden den 1 december 2006 inför TTE-rådet den 11-12 december 2006 samt vid det informella ministermötet i Hannover 15 mars 2007.

### **Bakgrund**

KOM har genom sitt förslag till förordning velat skapa en rättslig grund för att kunna åtgärda situationen med ogrundat höga roamingavgifter för mobila samtal inom EU. Förslaget har behandlats i rådsarbetsgruppen under våren 2007. MS har enats om att reglering skall införas både på grossist- och på detaljistnivå. Under maj har ett antal trilogmöten avhållits och lett till framtagandet av ett kompromissförslag i vilket man har enats om nivån för pristaket på grossistnivån och för nivån på den s.k. Eurotariffen som alla konsumenter skall erbjudas. EP röstade igenom kompromissförslaget den 23 maj.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör stödja det kompromissförslag som presenteras av ORDF och som EP har godkänt.

(Se även ministerrådspromemoria)

### **6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artiklarna 47.2, 55 och 95 i EG-fördraget)**

– Lägesrapport

(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

14357/06 POSTES 1 MI 180 COMPET 282 CONSOM  
95 SOC 479 CODEC 1163

+ ADD 2

14368/06 POSTES 2 MI 182 COMPET 284 CONSOM  
96 SOC 480

14371/06 POSTES 3 MI 183 COMPET 285 CONSOM  
97 SOC 481

9602/07 POSTES 1 MI 123 COMPET 144 CONSOM  
61 SOC 207 CODEC 523

Frågan har behandlats i EU-nämnden den 8 december 2006 inför TTE-rådet den 11-12 december 2006.

### **Bakgrund**

KOM presenterade hösten 2006 ett förslag till nytt postdirektiv. Förslaget innebär att de kvarvarande monopolen på postmarknaden avskaffas, den gradvisa liberaliseringen av postmarknaden avslutas och en inre marknad för posttjänster genomförs per den 1 januari 2009. Regeringen stödjer KOM:s förslag och ser positivt på att förslaget innehåller vissa flexibla lösningar med utrymme för nationella åtgärder utifrån MS egna förutsättningar. De positiva erfarenheter som Sverige har av en sedan länge konkurrensutsatt postmarknad stämmer väl överens med de bedömningar som KOM gjort.

En lägesrapport kommer att antas vid rådsmötet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör välkomna och notera lägesrapporten.

(Se även ministerrådspromemoria.)

### **7. Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén "i2010 – årsrapport om informationssamhället 2007"**

– Antagande av rådets slutsatser

8108/07 TELECOM 41 COMPET 89 RECH 94

AUDIO 15 SOC 128 CULT 23

TRANS 105 SAN 62

Programmet har senast behandlats i EU-nämnden den 8 december 2006 inför TTE-rådet den 11-12 december 2006. Förslaget till rådsslutsatser har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

i2010 – det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning är EU:s strategiska ram för det europeiska informationssamhället och media. Initiativet är en del av Lissabonstrategin. KOM presenterar varje år en rapport över hur informationssamhället i EU utvecklats. Baserat på KOM:s analys i meddelandet har ORDF föreslagit rådsslutsatser som fokuserar på betydelsen av IT för konkurrenskraft, funktionshindrade och äldres behov samt tillgängligheten till IT för alla (s.k. e-inclusion). Slutsatserna tar också upp den halvtidsöversyn av i2010 som kommer att ske nästa år.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör stödja förslaget till rådsslutsatser.

### **8. Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: "Radiofrekvensidentifiering (RFID) i Europa: på väg mot en strategi"**

– Diskussion

7544/07 TELECOM 32 DATAPROTECT 11 RECH  
82 COMPET 77 ENV 156 SAN 45

### **Bakgrund**

KOM: s meddelande är ett svar på en fråga som rådet i december 2006 ställt till KOM om att se över utmaningarna för nästa generations Internet till vårtoppmötet 2008.

RFID är en teknik för att läsa och lagra information på avstånd från små kombinerade radiosändare/-mottagare och minnen (s.k. taggar). RFID bedöms allmänt ha ett stort antal potentiella användningsområden; exempel på användningsområden idag är busskort, liftkort, transpondrar för passering genom betalstationer och stöldskydd i butiker. KOM presenterade ett meddelande om RFID i våras med bl.a. förslag på åtgärder för att främja en bred användning av tekniken. ORDF har planerat en konferens om RFID i slutet av juni och har ställt en allmän fråga till rådet hur MS kan förbättra villkoren för forskning och utveckling rörande RFID.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör stödja ambitionen att följa denna teknik i syfte att låta den utvecklas till stöd för företagande och tillväxt utan att det sker på bekostnad av hög säkerhet och gott skydd för den personliga integriteten.

## **TRANSPORTFRÅGOR**

### **SJÖFART**

#### **9. Sjösäkerhet**

**a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (R) (\*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Politisk överenskommelse  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)

5171/06 MAR 3 ENV 15 CODEC 16

Förslaget har behandlats av EU-nämnden den 2 juni 2006 inför TTE-rådet den 8-9 juni 2006.

### **Bakgrund**

Direktivförslaget ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Det är en omarbetning av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.



Förslaget behandlades i rådsarbetsgrupp under våren 2006. Vid TTE-rådet den 8-9 juni 2006 antogs en allmän inriktning och under våren 2007 har EP:s ändringsförslag gått igenom i rådsarbetsgruppen. Delar av ändringsförslagen har arbetas in i texten. Ordförandeskapets förslag till politisk överenskommelse skiljer sig dock inte nämnvärt från den allmänna inriktningen och regeringen är nöjd med resultatet.

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

SE bör stödja ORDF förslag.

#### **b) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv.../.../EG [...] om hamnstatskontroll (omarbetning) (R) (\*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Politisk överenskommelse  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning)

5632/06 MAR 9 ENV 40 CODEC 64

Förslaget har behandlats av EU-nämnden den 8 december 2006 inför TTE-rådet den 11-12 december 2006.

#### **Bakgrund**

Direktivförslaget ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Det är en omarbetning av det tidigare direktivet 95/21/EG om hamnstatskontroll och blir en konsoliderad version av det äldre direktivet. Förslaget innehåller omarbetningar föranledda av den nya inspektionsregim som överenskommit mellan de stater som ingått det mellanstatliga samarbetsavtalet Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU).

Rådet enades i december 2006 om en allmän inriktning och EP röstade igenom sina ändringsförslag i slutet av april 2007. Rådsarbetsgruppen har godkänt vissa ändringsförslag och arbetat in dessa i texten. Regeringen ser positivt på slutresultatet såsom det föreslås i ORDF förslag till politisk överenskommelse.

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

SE bör stödja ORDF förslag.

#### **c) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om bortfraktarens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (R)(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artiklarna 71.1 och 80.2 i EG-fördraget)**

- Lägesrapport  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

6827/06 MAR 22 ENV 127 CODEC 195

Frågan har behandlats i EU-nämnden den 8 december 2006 inför TTE-rådet den 11-12 december 2006.

### **Bakgrund**

Syftet med förslaget till förordning om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar är att harmonisera och stärka det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter. Genom förslaget införlivas 1974 års Atenkonvention om passageraransvar i den lydelse den har genom 2002 års tilläggsprotokoll i gemenskapsrätten.

Förslaget till rättsakt har under våren 2007 behandlats i rådsarbetsgruppen. Förhandlingarna kommer att fortsätta under det portugisiska ordförandeskapet.

Vid rådsmötet kommer ORDF att presentera en lägesrapport rörande förhandlingarna.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör notera informationen.

(Se även ministerrådspromemoria.)

#### **d) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av direktiven 1999/35/EG och 2002/59/EG (R) (\*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Politisk överenskommelse  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 b i rådets arbetsordning))  
6436/06 MAR 16 ENV 97 CODEC 155

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Direktivförslaget ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet och syftar till att förbättra sjösäkerheten och att förhindra framtida sjöolyckor. Säkerhetsutredningar förslås underlättas liksom rapporteringen om dessa. Utredningarna ska inte fastställa straffrättsligt ansvar vid incidenter till sjöss utan syftar till att ta reda på olyckans omständigheter och orsaker. Avsikten är att dra så många lärdomar av det inträffade som möjligt och på så sätt förbättra sjösäkerheten. Förslaget ger säkerhetsutredningar inom sjöfarten en särskild status bl.a. genom att det inrättas särskilda utredningsorgan eller genom att befintliga organ stärks. Förslaget innehåller också bestämmelser om samarbete dels mellan MS,

dels mellan MS och tredje land. Vidare har SE i förhandlingarna stött ett danskt förslag om att fiskebåtar på över 12 meter skall omfattas av förslaget. (I direktivet står för närvarande att direktivet inte skall tillämpas på sådana fiskefartyg, vars längd underskrider 24 meter).

Regeringen ser positivt på förslaget eftersom det kommer att leda till att många länder som idag saknar eller har bristfälliga utredningar kommer att behöva höja sin standard på utredningarna. Detta kommer att leda till att sjösäkerheten ökar.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör stödja ORDF förslag.

(Se även ministerrådspromemoria.)

#### **e) (ev.) Inrättande av ett europeiskt långdistanssystem för identifiering och spårning av fartyg (LRIT)**

- Riktlinjedebatt

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

FN:s sjöfartsorganisation IMO har inom ramen för sjöfartsskyddet antagit nya regler om långväga identifiering och spårning av fartyg (Long Range Identification and Tracking). Detta kommer framförallt att ske med hjälp av satellit. Reglerna träder i kraft den 1 januari 2008 och ålägger de fartyg som omfattas av regeln att sända LRIT-information från och med den 31 december 2008. Från och med början av 2008 skall en provverksamhet inledas vilket kräver att LRIT-systemet är färdigutvecklat och att en frivillig internationell datacentral för utbyte av LRIT-information finns på plats. USA har erbjudit sig att finansiera delar av datacentralen under förutsättning att den placeras i USA. Mycket arbete återstår dock, inte minst med att klara ut hur systemet skall finansieras.

KOM vill att rådet snarast tar beslut om att inrätta en europeisk datacentral för att få bättre kontroll över informationen om fartyg som är registrerade inom EU. KOM anser att stora delar av kostnaderna bör finansieras genom befintliga EU-medel.

Flertalet MS är i princip positiva till att inrätta en europeisk datacentral. Samtliga MS anser dock att många tekniska och finansiella måste klaras ut innan ett slutligt ställningstagande om att inrätta ett europeiskt system kan göras. Det gäller även att utröna kostnaderna för de MS som saknar kust och de MS som redan har väl fungerande sjötrafikövervakningssystem för sina havsområden.

Regeringen ser positivt på att IMO inrättar ett system för satellitövervakning av fartyg. Det är ett nyttigt redskap inom områden som sjöräddning, skydd mot brottsliga handlingar, miljöskydd m.m. Frågan är vilket mervärde en datacentral – internationell eller europeisk – skulle ha för svensk del. Svenska vatten övervakas redan i dag på ett tillfredsställande sätt med hjälp av det automatiska identifieringssystemet AIS.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör välkomna att frågan tas upp och framföra konstaterade fördelar samt ta upp de frågor som finns att diskutera.

(Se även ministerrådspromemoria.)

### **10. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 954/79 om medlemsstaternas ratifikation av eller anslutning till Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser (R)(Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Allmän riktlinje  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

7234/07 MAR 14 CNUCED 1 RC 4

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

Förslaget syftar till att upphäva rådets förordning (EEG) nr 954/79 av den 15 maj 1979 om MS: s ratifikation av eller anslutning till Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser. Förslaget har blivit nödvändigt efter antagandet av rådets förordning (EG) nr 1419/2006 av den 25 september 2006 om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten.

Den 18 oktober 2008 kommer artikel 81.1 i fördraget att gälla linjetransporter, och linjekonferenser kommer att bli olagliga. MS som är anslutna till FN: s uppförandekod för linjekonferenser kommer följaktligen inte längre att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt denna. (SE har tillträtt konventionen). Dessa MS kommer att vara tvungna att träda ut ur konventionen. Eftersom förordning (EEG) nr 954/79 om ratifikation av eller anslutning till FN:s konvention inte längre kommer att kunna tillämpas bör den upphävas.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör stödja ORDF förslag.

## MÖTET FREDAG DEN 8 JUNI 2007

### INTERMODALA TRANSPORTER OCH TRANSPORTNÄT

#### **11. Globalt satellitnavigeringssystem (Galileo): Lägesrapport och alternativ för framtiden**

- Beslut om policy

COM(2007)261 final Meddelande från kommissionen till EP och rådet  
Galileo at a cross-road: The implementation of the European GNSS  
programmes.

Frågan behandlades till viss del i EU-nämnden den 16 mars 2007 inför  
TTE-rådets möte den 22 mars 2007.

#### **Bakgrund**

Förhandlingarna med den tilltänkte koncessionären för EU:s  
gemensamma satellitnavigeringssystem har försenats upprepade gånger  
på grund av interna motsättningar inom konsortiet. Vid TTE-rådets  
möte den 22 mars antog transportministrarna slutsatser som bl.a. innebar  
att konsortiet fick till den 10 maj på sig att leva upp till sina åtaganden.  
Samtidigt uppmanades KOM att förbereda sig på en reservplan i den  
händelse konsortiet till den 10 maj inte levt upp till sina åtaganden.

Konsortiet har inte levt upp till sina åtagande till den fastställda  
tidsplanen. Konsortiet har bl.a. inte kunnat utse någon enskild  
förhandlingspart i form av en VD för konsortiets operativa bolag  
(Galileo Operative Company). Konsortiet har heller inte kunnat enas om  
de viktigaste nyckelelementen i avtalet med gemenskapen (s.k. "Heads of  
Terms" som bl.a. reglerar vem som åtar sig den kommersiella risken m.m.  
)

KOM har därför förberett en alternativ handlingslinje som redovisas i  
meddelandet COM(2007)261 final som antogs av KOM den 16 maj.  
Meddelandet ger ett antal olika handlingsalternativ för genomförandet av  
projektet. De tre viktigaste handlingsalternativen som KOM förordar är  
dels att fortsätta förhandlingarna med nuvarande koncessionär, dels att  
avsluta förhandlingarna och ingå nya förhandlingar men en koncessionär  
om privat delfinansiering av 12 av de 30 satelliterna med 18 satelliter  
upphandlade helt av det offentliga och ett privat åtagande av driftsfasen  
och slutligen, dels ett förslag om full offentlig uppbyggnad av hela  
infrastrukturen på 30 satelliter med ett privat åtagande för driften.

Varje alternativa scenario har en prislapp för det offentliga, vilket beräknas i nuvärde (med diskonto på 6%) för perioden mellan 2007-2030. En förutsättning för kalkylen är att systemet genererar intäkter på 10 miljarder € under samma period. Enligt denna beräkning kommer ytterligare 2,4 – 3,4 miljarder € att krävas av det offentliga, beroende på handlingsalternativ. KOM menar att det minst koststamma alternativet för det offentliga trots allt blir det senare, dvs. full uppbyggnad av infrastrukturen med ett privat åtagande för driften. Alla andra upplägg innebär ökade kostnader för dels nya omförhandlingar och dels senareläggning av systemet vilket får allvarliga konsekvenser för möjligheterna att hämta in intäkter från systemet.

ORDF förbereder en rådsresolution för antagande vid TTE-rådets möte den 6-8 juni. Resolutionen baserar sig på KOM:s meddelande och är i nuläget föremål för förhandling.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Frågan är föremål för förhandling och kommer att behandlas i Coreper fredagen den 1 juni.

## **12. En europeisk energistrategi för transportsektorn**

- Antagande av rådets slutsatser

### **Bakgrund**

Europeiska rådet enades vid sitt möte 8-9 mars 2007 bl.a. om mål för EU:s utsläpp av växthusgaser, energianvändningen och användningen av bioenergi och biodrivmedel. Utifrån Europeiska rådets slutsatser och den diskussion som hölls i frågan vid rådets möte den 22 mars 2007 har ORDF föreslagit rådsslutsatser om en europeisk energistrategi för transporter.

Under rådsarbetsgruppens behandling av texten har flera svenska textförslag arbetats in och regeringen ser positivt på slutresultatet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör stödja ORDF förslag till rådsslutsatser.

## **LANDTRANSPORTER**

## **13. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 71 i EG-fördraget)**

- Allmän riktlinje  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)

## 5080/07 TRANS 3 CODEC 3

Förslaget är inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### Bakgrund

KOM:s förslag till direktiv innebär en integrering och en uppdatering av fyra befintliga direktiv samt fyra befintliga kommissionsbeslut om transport av farligt gods. Rättsakterna sammanförs i en enda rättsakt och tillämpningsområdet för EU:s regler utvidgas till att inte bara omfatta väg- och järnvägstransport utan även transport på inre vattenvägar. Genom förslaget införlivas de befintliga reglerna för internationell transport på inre vattenvägar med gemenskapslagstiftningen och tillämpningsområdet för dessa regler utvidgas till att omfatta nationell transport. Förslaget innebär även en förenkling av lagstiftningen och av administrativa förfaranden för offentliga myndigheter och för privata organ.

Regeringen ser positivt på ett enhetligt direktiv för transport av farligt gods på väg, järnväg och på inre vattenvägar. Direktivet är förutom en sammanslagning av flera gamla direktiv även en uppdatering, omstrukturering och förenkling av akternas innehåll. Flera tekniskt komplicerade delar är flyttade till bilagor, vilket även inneburit att tidigare överlappningar och motstridigheter rensats bort.

### Förslag till svensk ståndpunkt

SE bör stödja ORDF förslag.

(Se även ministerrådspromemoria.)

#### **14. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem (ömsesidigt godkännande) (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artiklarna 156 and 71 i EG-fördraget)**

- Lägesrapport  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1 c i rådets arbetsordning)  
17038/06 TRANS 348 CODEC 1598  
9608/07 och KOM (2006) 783 slutlig

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### Bakgrund

Lägesrapporten redogör för rådsarbetsgruppens behandling av direktivförslaget om driftskompatibilitet. Rättsakten ingår som en del i ett paket benämnt ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”. Paketet innehåller även förslag till revidering av direktiv 2004/49/EG om järnvägssäkerhet och av förordning 881/2004, om inrättandet av den Europeiska järnvägssäkerhetsbyrån. Förslaget till

direktiv om driftskompatibilitet föreslås ersätta de nu gällande direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska systemet för höghastighetståg och 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. Motiven bakom förslaget till nytt direktiv är:

- att åstadkomma ett förbättrat förfarande för godkännande av främst lokomotiv i syfte att underlätta den fria rörligheten inom gemenskapen,
- att åstadkomma ett konsoliderat och förenklat regelverk för driftskompatibilitet på järnvägsområdet,
- att, mot bakgrund av vunna tillämpningserfarenheter, åstadkomma ett antal tekniska förbättringar av regelverket för driftskompatibilitet.

Förslaget har behandlats i rådsarbetgruppen vid ett antal tillfällen under vintern och våren 2007. De flesta MS har en i grunden positiv inställning till förslaget. Det finns dock en del tekniskt komplicerade frågor kvar att behandla innan rättsakten kan läggas fram för beslut om allmän inriktning i rådet. Under behandlingen har KOM: s ursprungliga förslag ändrats i två väsentliga avseenden. Dels har flera MS: s önskemål om att i direktivet samla ihop samtliga EG-rättens särskilda krav på järnvägsfordon hörtsammats. Därför föreslås nu att säkerhetsdirektivets bestämmelser om fordonsgodkännande flyttas över till det nya direktivet. Dels har den ursprungliga texten ändrats genom att bestämmelser om typgodkännande av fordon införts i förslaget. Någon motsvarighet till dessa bestämmelser finns inte i de nu gällande driftskompatibilitetsdirektiven.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör välkomna och notera informationen.

## **LUFTFART**

**15. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (R) (\*) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Politisk överenskommelse  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1.b i rådets arbetsordning)  
14903/05 AVIATION 179 CODEC 106

Förslaget har behandlats i EU nämnden den 8 december inför TTE-rådet den 11-12 december 2006.

### **Bakgrund**



Sedan EASA (Europeiska luftfartsäkerhetsbyrån) inrättades genom förordning 1592/2002 har det stått klart att EASA:s uppgifter och målen med förordningen om en hög och enhetlig säkerhetsnivå samtidigt som en rättvis konkurrensnivå säkerställs, kräver vissa kompletteringar i förordningen. KOM föreslår därför att verksamheten för EASA vidgas genom att vissa uppgifter flyttas från de nationella myndigheterna. Det gäller bland annat regleringen för certifiering av piloter och utfärdande av intyg för operatörer från tredje land. Andra ändringar är att harmoniserade regler tas fram för alla typer av pilotlicenser, bland annat för fritidsflygare och att styrelsens arbetsformer och röstviktning ändras.

Förslaget behandlades vid TTE-rådets möte den 11-12 december där rådet antog en allmän inriktning i väntan på att EP skulle anta sin första läsning, vilket skedde den 14 mars. EP:s ändringsförslag resulterade i 31 ändringsförslag. Inför förhandlingar med EP har rådet genom COREPER godtagit nio av dessa ändringsförslag jämte sju ytterligare ändringsförslag efter vissa justeringar. EP har emellertid inte avsatt några tider för informella överläggningar under överskådlig tid. ORDF föreslår därför att rådet antar en gemensam ståndpunkt som baserar sig på kompromissen som godtagits i COREPER den 25 april. Utöver kompromissen i COREPER, har även några justeringar införts som baseras på den interinstitutionella överenskommelsen om nya regler för beslutande förfarande med kontroll inom kommittologin.

Ett omfattande arbete ligger bakom föreliggande kompromiss och KOM:s ursprungliga förslag har omarbetats avsevärt. Enligt regeringens bedömning till ett bättre resultat. Kompromissen är godtagbar för merparten MS och det bör därför vara möjligt nå en politisk enighet om en gemensam ståndpunkt.

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

SE bör stödja ORDF kompromissförslag.

(Se även ministerrådspromemoria.)

#### **16. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbetning) (R) (Kommissionens förslag till rättslig grund: Artikel 80.2 i EG-fördraget)**

- Lägesrapport/(ev.) allmän riktlinje  
(Offentliga överläggningar enligt artikel 8.1.c i rådets arbetsordning)

11829/06 AVIATION 109 CODEC 784

KOM (2006) 396 slutlig

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

I juli 2006 antog KOM ett förslag till revision av de tre centrala förordningar som vanligtvis brukar kallas det tredje luftfartspaketet, dvs. de förordningar som rör licensiering av flygbolag, marknadsstillträde respektive biljettpriser. Dessa förordningar brukar beskrivas som den sista etappen av avregleringen av luftfarten inom gemenskapen, som påbörjades 1987.

Enligt KOM har det tredje luftfartspaketet i stort sett fyllt sin roll och underlättat tillväxten inom luftfarten i Europa. KOM anser dock att vissa bestämmelser har tillämpats dåligt eller behöver förtydligas, revideras eller tas bort för att skapa likvärdiga marknadsvillkor för flygbolagen inom gemenskapen. Revisionen syftar till att öka marknadseffektiviteten och flygsäkerheten samt att förbättra passagerarskyddet.

Förslaget innebär även att de tre nuvarande förordningarna upphävs och omarbetas till en ny gemensam förordning om ”gemensamma regler för utförande av luftfartstjänster i gemenskapen.”

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

SE bör stödja förslaget till en ny förordning samt de förbättringar i det nu presenterade förslaget

(Se även ministerrådspromemoria.)

#### **17. Meddelande från kommissionen i Projektet för införande av den nya generationens europeiska system för flygledningstjänst (SESAR)**

- Rådets resolution om det formella bildandet av det gemensamma företaget SESAR  
7525/07 AVIATION 53  
9769/07 AVIATION 92

Meddelandet har behandlats i EU-nämnden den 16 mars 2007 inför TTE-rådet den 22 mars 2007. Utkast till rådets resolution har inte behandlats tidigare i nämnden.

#### **Bakgrund**

För att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum antog EP och rådet i mars 2004 ett paket av förordningar, det s.k. Single Sky-paketet. Projektet SESAR är en fortsättning av arbetet och syftar till att bygga upp en ny prestandastyrd och tydligt serviceorienterad flygledningsstruktur inom gemenskapen där aktörerna inom flygtransportsektorn ökar samarbetet för främjande av en säker och miljövänlig utveckling av flygtransporterna. SESAR kan beskrivas som den tekniska/industriella dimensionen av arbetet med det gemensamma luftrummet. Grundarna av SESAR är EU och Eurocontrol. Även aktörer från industrin förutses delta.

Den 27 februari 2007 antog rådet förordning (EG) nr 219/2007 som fastställer det gemensamma företaget SESAR för att styra projektet under utvecklingsfasen de närmaste åren. I enlighet med rådets uttalande den 9 juni 2006 skall det formella etablerandet av det gemensamma företaget kopplas till ett rådsbeslut (resolutionen) som tar hänsyn till en lägesrapport från KOM vilken beskriver resultatet av det hittillsvarande arbetet. En sådan rapport (meddelandet) presenterades KOM den 15 mars 2007. KOM: s konstaterar i rapporten att det omfattande arbete som sedan tidigare pågår under den s.k. utformningsfasen följer tidplanen. Industrin visar ett klart intresse av att bidra till projektet, vilket är en förutsättning för ett lyckat resultat.

Mot bakgrund av KOM: s rapport har resolutionen utarbetats som uttrycker ett erkännande av de framsteg som hittills gjorts och som också ger ett godkännande av det formella etablerandet av det gemensamma företaget SESAR.

Regeringen stödjer syftet med SESAR-programmet och delar uppfattningen att flygledningstjänsten i Europa behöver konsolideras och moderniseras av effektivitets-, säkerhets- och miljöskäl. Det är viktigt att industrin är beredd att aktivt bidra till projektets genomförande, även finansiellt.

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

SE bör stödja förslaget till resolution.

#### **18. Förberedelse inför den 36:e ICAO-församlingen i september 2007 när det gäller införandet av luftfartsverksamhet i handeln med utsläppsrätter**

- Antagande av rådets slutsatser  
9025/07 AVIATION 77 RELEX 283  
9791/07 AVIATION 94 RELEX 369

Frågan om flygets inkluderande i EU:s utsläppshandelssystem har tidigare behandlats i EU-nämnden den 16 mars 2007 inför TTE-rådet den 22 mars 2007.

#### **Bakgrund**

Åtgärder för att begränsa flygets miljöpåverkan och i synnerhet dess klimatpåverkan kommer att vara en viktig fråga vid ICAO:s 36:e generalförsamling som äger rum i september i år. Inför generalförsamlingen har ORDF tagit fram ett förslag till rådsslutsatser som utgör MS gemensamma position i frågan om att inkludera flyget i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter. I förslaget förbinder sig MS bl.a. att göra sitt yttersta för att ICAO fortsätter sitt arbete med att minska utsläppen av växthusgaser från flyget samt att tillse att det inte träffas några överenskommelser inom ICAO som

förhindrar EU att inkludera flyget i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter. Om det inte skulle visa sig möjligt att nå dessa målsättningar ska MS vara beredda att reservera sig mot de beslut som fattas vid generalförsamlingen.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör stödja förslaget till rådsslutsatser.

## **19. Övriga frågor**

### **a) Meddelande från kommissionens om utvärderingen av Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet (ENISA)**

- Information från kommissionen

#### **Bakgrund**

Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet, ENISA, inrättades med förordningen 460/2004 och startade sin verksamhet 2005. Enligt förordningen skall ENISA förbättra gemenskapens och MS: s förmåga att förhindra, ta itu med och lösa problem som rör nät- och informationssäkerhet. Byråns verksamhet skall enligt förordningens artikel 25 utvärderas av KOM senast 17 mars 2007. Syftet är att utreda om byråns verksamhet skall förlängas efter det att nuvarande förordning upphör att gälla 2009. KOM har låtit ett konsultföretag göra en utvärdering, vilken presenterades under våren.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör notera informationen.

### **b) Medlemsstaternas genomförande av de internationella sjöfartskonventionerna**

- Information från kommissionen  
9788/07 MAR 41

#### **Bakgrund**

MS har tidigare kommit överens om att senast i juni 2006 ha ratificerat ett antal IMO-konventioner rörande redaransvar och miljöskydd. Detta gäller följande konventioner:

- 1) 1992 års internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad genom olja,
- 2) 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja,
- 3) 2003 års ändringsprotokoll till 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja,
- 4) 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,

- 5) 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS),
- 6) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja,
- 7) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.

KOM har noterat att flera MS ännu inte uppfyllt sina åtaganden. Den av KOM framtagna uppgiften om att SE inte skulle ha ratificerat 1996 års ändringsprotokoll till begränsningskonventionen är felaktig. SE har ratificerat samtliga konventioner och protokoll med undantag för HNS-konventionen och bunkeroljekonventionen.

Frågan om ratifikation av HNS-konventionen övervägs för närvarande i Justitiedepartementet. Ett betänkande överlämnades av HNS-utredningen i oktober 2006. Vissa komplikationer i fråga om implementeringen av konventionen har uppkommit på det internationella planet. Det gäller bl.a. rapporteringsskyldigheten avseende mottaget gods. Dessa frågor är för närvarande föremål för diskussion i IMO samt den Internationella oljeskadefonden (IOPC). Att dessa frågor löses innan man kan gå vidare och ratificera konventionen är en förutsättning för flera länder. Frågan om ratifikation av bunkeroljekonventionen avses att tas upp till övervägande i Justitiedepartementet.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör notera informationen samt påpeka att den av KOM framtagna listan är felaktig i så måtto att SE har ratificerat 1996 års ändringsprotokoll till begränsningskonventionen.

### **c) Tredje järnvägspaketet: resultaten av medlingsförfarandet med Europaparlamentet**

- Information från ordförandeskapet

### **Bakgrund**

#### *Allmänt*

Tredje järnvägspaketet omfattar tre rättsakter: förslag till direktiv om öppning av marknaden för internationella persontransporter, förslag till direktiv om behörighetsprövning av lokförare samt förslag till förordning om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Förslaget till godstransportförordning har fallit bort.

EP har i en andra läsning av tredje järnvägspaketet den 18 januari 2007 lagt fram ett antal förslag till ändringar av rättsakterna. Rådet har inte kunnat acceptera ändringarna och rättsakterna är därför föremål för förlikning (trilog). I rådet kommer ORDF att informera om resultatet av förlikningssammanträdet med EP den 5 juni 2007.

*Förslag till direktiv om öppning av marknaden för internationella persontransporter*

Bestämmelserna i förslaget till direktiv om öppning av marknaden för internationella persontransporter reglerar rätten för järnvägsföretag att fr.o.m. 1 januari 2010 bedriva internationella persontransporter på järnväg med cabotage. De ger dock även de MS som så önskar möjligheter att i viss utsträckning och under vissa villkor begränsa cabotagerätten. Därtill ger de MS en möjlighet att belägga all kommersiell passagerartrafik på järnväg med en särskild avgift i syfte att använda intäkterna till finansiering av sådan persontrafik på järnväg som bedrivs på grundval av allmän trafikplikt.

EP har i sin andra läsning släppt sitt tidigare krav på att rättsakten också skall innehålla bestämmelser om öppning av de nationella marknaderna för persontransporter på järnväg. EP:s kvarvarande ändringsförslag rör framförallt bestämmelserna om särskild avgift, KOM:s rapporteringsskyldighet rörande utvecklingen av konkurrensen på marknaderna för persontransporter på järnväg och de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av KOM:s genomförandebefogenheter. ORDF har i Coreper inhämtat mandat för att diskutera eventuella kompromisser. Informella förhandlingar har sedan förts med EP, som lett till att parterna delvis närmat sig varandra i de utestående frågorna.

*Förslag till direktiv om behörighetsprövning av lokförare*

Syftet bakom förslaget till direktiv om behörighetsprövning av lokförare är att införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare. De föreslagna bestämmelserna reglerar främst krav på lokförares utbildning, ålder och hälsa samt krav på register, tillsyn, utfärdande av certifikat m.m. De reglerar också förfaranden för ändringar av bestämmelser i bilagor till det föreslagna direktivet, som närmare anger utbildningskrav, registerspecifikationer o. dyl.

EP har i en andra läsning av förslaget lagt fram ett stort antal förslag till ändringar av texten i den gemensamma ståndpunkt som rådet antog den 24 juli 2006. Rådsarbetsgruppen har behandlat EP:s ändringsförslag och förkastat flertalet av dem. ORDF har därefter fått mandat att föra informella förhandlingar med EP. Förhandlingarna med EP:s rapportörer, som lett till att parterna delvis har närmat sig varandra i de utestående frågorna. EP:s kvarstående ändringsförslag rör främst direktivets tillämpningsområde. EP anser att direktivet skall omfatta all ombordpersonal på alla tåg som körs i gemenskapen. Ändringsförslagen rör även de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av KOM:s genomförandebefogenheter, bestämmelserna om ansvar och befogenheter för behöriga myndigheter samt ett antal närmast tekniska synpunkter på formuleringen av ett antal beaktandesatser och bestämmelser.

*Förslag till förordning om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter*

Passagerarförordningen innehåller regler om järnvägsföretagens informationsskyldighet, försäljning och utställande av biljetter, anslutning till biljettbokningssystem, försäkringsplikt i samband med dödsfall och skador på passagerare och dröjsmål samt rätt till assistans vid missade anslutningar eller inställd trafik. Vidare innehåller förslaget särskilda regler om järnvägsföretagens skyldigheter i förhållande till funktionshindrade personer. Förslaget är tänkt att komplettera det internationella järnvägsfördraget, COTIF, närmast reglerna i bilagan om passagerarbefordran, CIV.

Nyckelfrågan i förlikningsförhandlingarna mellan rådet och EP gäller passagerarförordningens tillämpningsområde. I den gemensamma ståndpunkten regleras att förordningen är tillämplig endast i fråga om internationella resor med internationella och nationella förbindelser. Beträffande bestämmelserna om assistans och kompensation vid försenade och inställda tåg i kapitel IV gäller att dessa endast är tillämpliga i fråga om internationella resor med internationella förbindelser. Funktionshindrade resenärer kan dock begära assistans i enlighet med reglerna funktionshindrades rättigheter i kapitel V då de reser med internationella förbindelser även om de endast gör en nationell resa. EP vidhåller emellertid uppfattningen att förordningens regler skall tillämpas fullt ut på såväl internationella som nationella resor. ORDF har fått mandat att diskutera eventuella kompromisser där vissa regler i förordningen görs tillämpliga även beträffande inrikes resor. Förhandlingarna med EP har dock inte lett till något resultat.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

SE bör notera informationen.

**d) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) 261/2004 om användningen och resultaten av denna förordning om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar**

– Information från kommissionen

### **Bakgrund**

Genom förordningen om nekad ombordstigning ges flygpassagerare vissa minimirättigheter i samband med nekad ombordstigning samt vid inställda eller kraftigt försenade flygningar. Bland annat ges passagerarna under vissa förutsättningar rätt till kompensation och assistans. Syftet med förordningen är att allmänt stärka passagerarnas ställning i förhållande till lufttrafikföretagen. Förordningen trädde i kraft den 17 februari 2005. I artikel 17 i förordningen ålades KOM att senast den 1 januari 2007 rapportera om tillämpningen och resultaten av förordningen. En diskussion rörande tillämpningen av förordningen pågår mellan KOM och de berörda tillsynsmyndigheterna. KOM avser

på basis av detta utarbeta riktlinjer för tillämpningen av förordningens regler.

**Förslag till svensk ståndpunkt**  
SE bör notera informationen.