

Näringsdepartementet

Rådets möte (transportministrarna) den 22 mars 2007, Bryssel

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen
2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

INTERMODALA FRÅGOR OCH NÄT

3. Globalt system för satellitnavigering (Galileo)
 - a) Genomgång av läget i förhandlingarna om koncessionsavtal och deras inverkan på utvecklingen av Galileoprojektet
– Riktlinjedebatt

Ämnet har i dess föreslagna form inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

Ordförandeskapet har förberett för en möjlig riktlinjedebatt vid rådsmötet om läget i förhandlingarna om koncessionskontrakt och dess konsekvenser för utvecklingen av Galileoprojektet.

Något underlag har ännu inte inkommit inför debatten som planeras vid rådsmötet.

Förslag till svensk ståndpunkt

-

- b) Rekommendation från kommissionen till rådet om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar med länder som inte är

medlemmar i EU i syfte att ingå avtal om associerat medlemskap för samarbete med Europeiska tillsynsmyndigheten för GNSS (tredjeländers deltagande i tillsynsmyndigheten) (*) (Rättslig grund: artiklarna 300.1 och 308 i EG-fördraget)

– Antagande av rådets beslut

16538/06 TRANS 329 MAR 160 AVIATION 214 RECH 358

RELEX 888 CAB 71

RESTREINT EU

Ämnet har inte varit föremål för behandling i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

EU har ingått ett antal bilaterala samarbetsavtal med tredjeland inom ramen för EU:s gemensamma satellitnavigeringssystem Galileo. Det finns ett intresse bland samarbetsländerna att delta i verksamheten genom den nya tillsynsmyndigheten för Galileo. Ett horisontellt förhandlingsmandat har därför tagits fram för att förhandla med tredjeland om lämpliga samarbetsformer som säkerställer ett ömsesidigt givande och fördjupat samarbete med tredjeland.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget till förhandlingsmandat.

4. Hållbar transportpolitik och klimatskydd inom ramen för rådets slutsatser om Lissabonstrategin (antagna den 19 februari 2007)

– Diskussion

[Offentlig debatt enligt artikel 8.3 i rådets arbetsordning (förslag från ordförandeskapet)]

6858/07 TRANS 60 COMPET 63 ENV 123 ECO 31 ECOFIN 94

ENER 82

RELEX 124 RECH 65 EDUC 40 SOC 79 TELECOM 24 MI 53 IND

20 MAP 8

Den svenska ståndpunkten om Lissabonstrategin har behandlats i EU-nämnden inför det Europeiska rådet den 8-9 mars 2007. Ämnet - Bidraget från transportsektorn till Lissabon strategin - har inte behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den 19 februari antog rådet slutsatser som beskriver transportsektorns bidrag till uppfyllandet av Lissabonstrategin. Eftersom transportministrarna inte fått tillfälle att diskutera innehållet i slutsatserna (som antogs som A-punkt efter behandling endast i arbetsgruppen och Coreper) vill ORDF hålla en offentlig debatt om energiförbrukning och klimatpåverkan. Debatten utgår från två frågor.

1. Vilka åtgärder anser ministrarna skulle få brukarna att mer intensivt undersöka de möjligheter som finns att öka energieffektiviteten och

minska klimatpåverkan från vägtrafiken? Vilken roll spelar i detta sammanhang t.ex. fordonsbeskattning, registreringsplikt eller upplysningskampanjer?

2. Vilken bedömning gör ministrarna angående utvecklingen av energiförbrukning och emissioner (inbegripet CO₂) från sjöfart, sjöfart på inre vattenvägar och järnvägar? Vilka åtgärder kan vidtas för att klimatskyddet även skall förbättras inom dessa sektorer?

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja en fortsatt debatt om hur transportsektorn kan utvecklas för att möta politiska målsättningar gällande klimatförändringar.

LUFTFART

5. Yttre förbindelser

a) Förhandlingar mellan EU och USA om ett luftfartsavtal

– Kommissionens rapport om förhandlingarna och rådets politiska beslut

8656/06 AVIATION 62 RELEX 250 USA 29
7011/07 AVIATION 42 RELEX 137 USA 16

Frågan var föremål för behandling i EU-nämnden den 8 december inför TTE-rådet den 11-12 december 2006.

Bakgrund

I juni 2003 fick kommissionen mandat av rådet att förhandla med USA om ett luftfartsavtal, med syfte att tillskapa en "open aviation area". Avtalet skall ersätta medlemsländernas bilaterala luftfartsavtal med USA. Förhandlingarna slutfördes i november 2005. Utanför avtalet åtog sig USA att liberalisera reglerna för utländsk kontroll och styrning av amerikanska flygbolag. Rådet uttalade i december 2005 att innan avtalet kan ingås, skall en utvärdering ske av de amerikanska regeländringarna. De föreslagna förändringarna har dock återkallats på grund av det stora motståndet i kongressen. Rådet har därefter uppmanat kommissionen att återuppta förhandlingarna med syfte att på annat sätt åstadkomma en bättre balans i avtalet.

De återupptagna förhandlingarna slutfördes den 2 mars 2007. Avtalet har nu reviderats på vissa punkter, innebärande bl.a. ytterligare trafikrättigheter för gemenskapens flygbolag, ett särskilt protokoll om

ägarskap och kontroll av flygbolag samt bestämmelser om tekniskt samarbete om klimatförändringar.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör välkomna det föreliggande förhandlingsresultatet och notera informationen som kommissionen lämnar.

(Se även ministerrådspromemoria)

b) Överflygning av Sibirien

Förslag till beslut fattat av rådet och företrädarna för Europeiska unionens medlemsstaters regeringar, församlade i rådet, om undertecknande och provisorisk tillämpning av ett avtal genom skriftväxling om "Överenskomna principer för modernisering av det nuvarande systemet för utnyttjande av transibiriska rutter" mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ryska federationen, å andra sidan (*) (Rättslig grund föreslagen av kommissionen: artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget

– Antagande

6590/07 AVIATION 35 COEST 42 NIS 24 WTO 26

Frågan behandlades i EU-nämnden senast den 8 december inför TTE-rådets möte den 11-12 december 2006.

Bakgrund

Vid rådsmötet i mars 2006 fick kommissionen mandat av rådet att förhandla med Ryssland om de sibiriska överflygningsavgifterna. Syftet var att ingå ett avtal med Ryssland om en avveckling av dessa avgifter. Målet är att avgiftssystemet skall vara helt avvecklat senast år 2013 och att en stegvis avveckling skall ske fram till dess. Efter mycket komplicerade förhandlingar har nu en överenskommelse nåtts.

Överenskommelsen innebär bl.a. att

- EG-flygbolagen behöver inte ingå tvingande kommersiella avtal med Aeroflot för rätten att överflyga Sibirien
- Nya flygningar blir från avtalets ikraftträdande befriade från dessa avgifter
- Senast 31 december 2013 skall alla royalty-betalningar upphöra och betalning skall ske enbart av ordinarie överflygningsavgifter i enlighet med Chicago-konventionen.
- Alla avgifter i det nya systemet ska vara kostnadsbaserade och transparenta

Förslaget till beslut innebär att överenskommelsen ingås genom en brevväxling. Eftersom nya överflygningar omedelbart blir avgiftsfria, skall avtalet enligt förslaget åtföljas av en utjämningsmekanism som införs av de gemenskapens flygbolag som berörs. Denna mekanism, i form av en fond, skall förhindra snedvridning av konkurrensen under övergångstiden fram till 2014. Medlemsstaterna skall endast designera flygbolag som deltar i denna mekanism att flyga på berörda linjer.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör stödja förslaget till beslut.

(Se även ministerrådspromemoria)

6. Övriga frågor

a) Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet: "Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna" och "Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna"

- Föredragning av kommissionen
6115/07 TRANS 33 ECOFIN 59

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden.

Bakgrund

Meddelandet behandlar de första stegen i en heltäckande politik för närmare integration av EU:s och grannländernas transportsystem. Politiken är koncentrerad på den viktigaste infrastrukturen som används i internationella transporter och på lagstiftningen som påverkar användningen inom samtliga transportsätt. Kommissionen avser att presentera meddelandet på TTE-rådet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör välkomna kommissionens meddelande. Regeringen anser att en av EU:s mest centrala utrikespolitiska uppgifter är att bidra till demokratisk utveckling och ekonomisk integration i närområdet. Grannskapspolitiken är huvudinstrumentet för detta ändamål.

b) Sesar (det gemensamma luftrummet):

Meddelande från kommissionen om genomförandet av Sesar-programmet

- Föredragning av kommissionen

Dok. (inga dokument anges på dagordningen)

Meddelandet har inte behandlats i EU-nämnden tidigare.

Bakgrund

SESAR utgör den tekniska/industriella dimensionen av arbetet med genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med programmet är att bygga upp en ny flygledningsstruktur inom gemenskapen som främjar en säker och miljövänlig utveckling av flygtransporterna. Nya tekniska lösningar och industritillverkad utrustning kommer att utvecklas och införas. Under 2006 har ett förslag till förordning om bildandet av ett gemensamt företag som skall styra projektet behandlats. Denna förordning antogs av rådet den 27 februari i år. Det meddelande som kommissionen avser presentera på rådsmötet syftar till att redovisa genomförandet av SESAR-programmet. Ett förberedande projektarbete pågår f.n. inom ramen för ett konsortium som leds av Eurocontrol. Från svensk sida deltar LFV. Konsortiet arbetar med upprättandet av en s.k. generalplan för SESAR-projektets fortsatta genomförande under de kommande åren. En viktig del av meddelandet förväntas vara en redovisning av förutsättningarna för vilka finansiella åtaganden som medlemmarna i det ovan nämnda företaget förväntas kunna bidra med. Finansiella bidrag skall komma från grundarna av företaget, dvs. gemenskapen och Eurocontrol, samt från industrin.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör notera informationen. Regeringen delar uppfattningen att flygledningstjänsten i Europa behöver konsolideras och moderniseras av både säkerhets- och miljöskäl. Det är viktigt att industrin är beredd att aktivt bidra till projektets genomförande, även finansiellt.

c) Läget i förhandlingarna med Ryssland om diskriminerande avgifter för järnvägstrafik

- Information från kommissionen
(Begäran från den polska och den litauiska delegationen)

Bakgrund

Ryssland bedriver en aktiv transportpolitik som syftar till att leda gods till de ryska hamnarna i finska viken eller Kaliningrad. Detta sätt att agera från Ryssland syns i de ryska järnvägstarifferna där det enligt uppgift kan vara dubbelt så dyrt att transportera gods över en baltisk hamn som en rysk hamn. De baltiska länderna har tagit upp detta i WTO-sammanhang och har som krav för ett godkännande av Ryssland inom WTO att landet inför icke-diskriminerande tariffer.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör notera informationen.