



Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

TTE-rådet (Transport) den 15 oktober 2010

Kommenterad dagordning inför samråd med EU-nämnden den 8 oktober 2010

1. Godkännande av den preliminära dagordningen

Lagstiftning

2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

Landstransporter

3. Eurovinjett

– *Politisk överenskommelse*
(*Offentlig överläggning*)

dok: 11857/1/08 + COR 1 14170/10

Kommissionens förslag till revidering av Eurovinjettdirektivet har tidigare behandlats i EU-nämnden den 5 december 2008 och den 27 mars 2009.

Bakgrund

Kommissionen presenterade i juli 2008 ett förslag till ändring av det s.k. Eurovinjettdirektivet om vägavgifter för tunga lastbilar. Huvudelementet i ändringsförslaget är att det ska bli möjligt för medlemsstaterna att, utöver infrastrukturfinansierande vägavgifter, införa en särskild vägavgift för att internalisera lastbilstrafikens externa kostnader. Förslaget förhandlades i rådet under de franska och tjeckiska ordförandeskapen. Efter ett drygt år har det belgiska ordförandeskapet återupptagit förhandlingarna genom att presentera ett kompromissförslag. Vid rådsmötet den 15 oktober kommer ett antal utestående frågor att diskuteras. Det belgiska ordförandeskapet siktar på att vid rådsmötet nå en politisk överenskommelse om ändringar av direktivet. Europaparlamentet röstade i första läsningsen den 11 mars 2009.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen anser att förslaget till direktiv avser skattefrågor och har därför frågetecken vad gäller den rättsliga grunden för förslaget. Regeringen verkar aktivt för att direktivet inte ska ställa krav på öronmärkning av intäkter.

Se vidare rådspromemoria

*Icke lagstiftning***4. (ev.) Godkännande av A-punktslistan****Intermodala frågor****5. Strategin och framtiden för transporter 2010-2020**

- Diskussion

dok: föreligger ännu ej

Kommissionens meddelande om en strategi för den framtida transportpolitiken har tidigare behandlats i EU-nämnden inför ministerrådsmötena den 9 oktober och den 17 december 2009.

Bakgrund

År 1992 publicerade kommissionen den första vitboken om en gemensam europeisk transportpolitik med en huvudsaklig inriktning på marknadsöppning. Transportpolitiken fram till år 2010 beskrivs i kommissionens andra vitbok från 2001. Den hade som mål att bryta sambandet mellan tillväxten av transporter och tillväxten av BNP bl a genom överflyttning av transporter på väg till andra transportslag. En halvtidsöversyn av vitboken gjordes 2006 då begreppet sammodalitet lanserades. Arbetet med nästa politikperiod pågår inom kommissionen sedan snart två år och en ny vitbok planeras till mitten av december. Den nya vitboken har förberetts av kommissionen bland annat genom det i juni 2009 framlagda meddelandet "En hållbar framtid för transporter". Meddelandet och EU:s framtida transportpolitik efter 2010 var prioriterade frågor för det svenska ordförandeskapet under förra hösten. Den nu aviserade diskussionen skall föregå vitboken och är tänkt att baseras på ett dokument från ordförandeskapet.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Det dokument från det belgiska ordförandeskapet som diskussionen i rådet skall baseras på har ännu inte presenterats. Sverige har i tidigare diskussioner om den framtida transportpolitiken framfört att vi behöver ett effektivt, robust och sammanhållet europeiskt transportsystem som grundas på en fullbordad inre transportmarknad. Det är inte bara frågan om att skapa en

sammanhängande infrastruktur över landsgränserna. Det handlar också om att avlägsna administrativa, byråkratiska och tekniska hinder.

Se vidare rådspromemoria

Luftfart

6. Förslag från kommissionen till rådet om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar med Brasilien om ett omfattande luftfartsavtal

- antagande av förhandlingsmandat

dok: 9493/10

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

I maj 2010 lade kommissionen fram ett förslag till mandat för kommissionen att inleda luftfartsförhandlingar med Brasilien. Målet för förhandlingarna är att ömsesidigt, hållbart och balanserat öppna marknaderna och att stärka samarbetet. Ett luftfartsavtal med Brasilien ska inrätta ett tydligt ramverk inom vilket luftfartsrelationerna med Brasilien konstruktivt kan utvecklas de närmaste åren. Enligt de föreslagna förhandlingsdirektiven ska ett avtal bl.a. säkerställa stränga krav på flygsäkerhet och luftfartsskydd, säkerställa flexibilitet för unionen att vidta åtgärder inom EU på miljöområdet, särskilt när det gäller klimatfrågor, luftkvalitet och buller, samt inte förhindra beskattning av flygbränsle. Parterna ska samarbeta på miljöområdet, särskilt med syftet att minska utsläppen av växthusgaser.

Ett slutligt avtal ska ersätta relevanta delar av medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Brasilien.

Förslaget till mandat motsvarar i stora delar de mandat kommission tidigare fått av rådet för att förhandla med vissa andra tredjeländer.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen föreslår att SE stöder kommissionens förslag till mandat att förhandla med Brasilien. Avtalet skulle ge svenska flygbolag utökade möjligheter att beflyga Brasilien och innebär möjligheter till utökat samarbete kring frågor om flygsäkerhet och miljö.

Se vidare rådspromemoria

7. Övriga frågor

a) Förslag till direktiv om upprättande av ett gemensamt inre järnvägsområde - revidering

– *Information från kommissionen*

dok: 13789/10

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionens förslag offentliggjordes den 17 september i år och analysen av det pågår fortfarande inom regeringskansliet. Den huvudsakliga innebörden av förslaget är att bestämmelserna i direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14 liksom samtliga direktiv om ändring av dessa flyttas till det föreslagna direktivet. Det nya direktivet kommer därmed att innehålla samtliga grundläggande bestämmelser om ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssystemet. Det innehåller också bestämmelser om marknadstillträde och statens ansvar för finansiering av främst järnvägsinfrastrukturen liksom bestämmelser om kraven på vissa viktiga funktioner, t ex planering och avgiftsättning av utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen, tillträde till och prissättning av tjänster till järnvägsföretag (rangering, fordonsunderhåll, stationstjänster etc.) osv. Det innehåller dock inte bestämmelser om driftskompatibilitet (gemensamma krav på teknisk utformning av järnvägsmateriel) och järnvägssäkerhet, som även i fortsättningen ska regleras i andra direktiv. I samband med överflyttningen av bestämmelser till det nya direktivet föreslås också vissa materiella förändringar, i syfte att förenkla och förtydliga samt att anpassa det samlade regelverket till fördraget om unionens funktionssätt. De materiella förändringarna avser främst bestämmelserna om fastställande och uttag av banavgifter, tillhandahållande av tjänster till järnvägsföretag, tillsynsmyndighetens roll samt finansiering av vidmakthållande av och investering i infrastruktur. På grund av att förslaget avser en revidering ska endast de delar av det som innebär materiella förändringar bli föremål för sakbehandling.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Kommissionens information bör noteras.

b) (eventuellt) Förslag till rådets och europaparlamentets direktiv om en policy för användning av en säker navigationssignal för offentligt bruk (PRS) från Galileo

– *information från kommissionen*

dok: föreligger ännu ej

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen arbetar för närvarande på ett förslag till rättsakt rörande PRS-tjänsten och vill informera rådet om det pågående arbetet. PRS-tjänsten är en speciell signal med extra stor säkerhet och precision som kommer att erbjudas i Galileosystemet. Den är endast avsedd för specifika offentliga användare. Frågan är både teknisk och politisk. Den politiska frågan rör framförallt om signalen ska få användas av militära användare. Den tekniska frågan handlar om hur signalen ska krypteras, hur säkerheten skall säkerställas och vilken mottagningsutrustning som behövs och vem som utvecklar den.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige bör notera kommissionens information.

c) ICAO:s 37:e generalförsamling (Montreal 28 september – 8 oktober 2010)

- information från kommissionen och ordförandeskapet

dok: föreligger ännu ej

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Vart tredje år hålls generalförsamling i ICAO (International Civil Aviation Organization, FN:s organ för civil luftfart). Ett antal frågor är då föremål för diskussion, bl.a. om miljö, och val till ICAO:s råd kommer att ske.

Vid rådsmötet kommer kommissionen och ordförandeskapet att informera om resultatet av generalförsamlingen.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Informationen från kommissionen och ordförandeskapet bör noteras.

d) Rapport från det informella transportministermötet i Antwerpen (15-16 september 2010)

- Information från ordförandeskapet

dok: 13971/10

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Det belgiska ordförandeskapet höll i mitten av september ett informellt möte med transportministrarna i Antwerpen under temat: Mot full integration av vattenburna transporter i EU:s transport- och logistikkedjor som man nu vill informera om.

På mötet diskuterades fem olika frågor om vilken politik som bör föras för att

- reducera närsjöfartens påverkan på miljön,
- dra nytta av tillgänglig teknik för att uppnå en inre EU-marknad med ett "blått bälte" för vattenburna transporter,
- skapa ett enhetligt multimodalt transportdokument inom EU och ansvarsregler som är förenliga vad gäller transportslagen på land och de vattenburna,
- utveckla hamnarna i EU med inriktning på att optimera hamnar som noder och som en integrerad del av EU:s transport- och logistikkedjor,
- öka integreringen av närsjöfarten i transport- och logistikkedjorna och särskilt för att kombinera dem med trafiken på järnväg och inre vattenvägar.

De huvudsakliga resultaten summerades i ordförandeskapsslutsatser från mötet. Ordförandeskapet planerar också för att ta fram ett förslag till rådsslutsatser om vattenburna transporter, baserade på slutsatserna från ordförandeskapet, som kan behandlas på TTE-rådet i december.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Informationen från ordförandeskapet bör noteras. (Sverige stödjer en politik som främjar närsjöfarten och att den integreras fullt ut i ett robust och sammanhängande europeiskt transportsystem.)

e) Statusrapport om processen för revideringen av TEN-T-nätverket *- information från den italienska delegationen*

dok: föreligger ännu ej

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden

Bakgrund

TEN-T är det nätverk av transportinfrastruktur som det är möjligt att erhålla medel för investeringar och studier från EU:s budget till. Ett arbete för att revidera riktlinjerna för TEN-T har påbörjats. Information förväntas här lämnas om läget i den pågående revideringen av riktlinjerna för TEN-T-nätverket.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige bör notera den information som ges.

f) Turkiska myndigheters illegala förbud mot att låta cypriotiska flygbolag använda sig av Ankara Flight Information Region (FIR)

- information från den cypriotiska delegationen

dok: föreligger ännu ej

Frågan har inte tidigare behandlats av EU-nämnden

Bakgrund

Information från Cypern avseende ett turkiskt förbud för cypriotiska flygplan att trafikera turkiskt luftrum. Turkiet tillåter inte cypriotiska flygplan trafikera den s.k. Ankara FIR (Flight Information Region), vilket gör att för nordgående rutter är bara Aten FIR tillgänglig. Det innebär en begränsning för Cyperns flygförbindelser med övriga EU.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Den cypriotiska delegationens information bör noteras.

g) Genomförande av Euro 6-normerna: resultat av överläggningarna i motorfordonskommittén (möte den 12 oktober 2010)

– Information från nederländska delegationen

Dokument föreligger ännu inte.

Förslaget har inte behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Den 20 juli 2010 presenterade KOM ett förslag till kommissionens förordning om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. Förordningen möjliggör typgodkännandet av Euro 6-motorer till tunga fordon. Euro 6-normen innebär att utsläppen av kväveoxider och partiklar sänks med ungefär 50 % jämfört med Euro 5-normen för tunga fordon med dieselmotorer. Euro 6-normerna ska tillämpas från den 1 januari 2013 i fråga om typgodkännanden och från 1 januari 2014 i fråga om registrering av nya fordon.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige noterar informationen.