

**Näringsdepartementet***Internationella sekretariatet***TTE-rådet (transport) den 8 oktober 2014**

Kommitterad dagordning**1. Godkännande av dagordningen****Icke lagstiftande verksamhet****2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan****Lagstiftningsöverläggningar**

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

3. (ev.) Godkännande av A-punktslistan**LUFTFART**

- 4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (SES 2+) (första behandlingen)**
Interinstitutionellt ärende: 2013/0186(COD)
- Lägesrapport

Dokument: 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588 + REV 1 (el)
13234/14

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen anser att införande av det europeiska gemensamma luftrummet (SES) och tillhörande reformer av det europeiska systemet för flygtrafikledningstjänst (ATM) måste skyndas på för att hjälpa luftrumsanvändarna i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja framtida ekonomisk utveckling. Därför har kommissionen föreslagit regelförändringar som ska renodla de olika aktörernas roller men också överföra vissa befogenheter från medlemsländerna till kommissionen för att säkerställa ett mer effektivt införande av SES. De fyra ramförordningarna om det gemensamma luftrummet föreslås också läggas samman samtidigt som viss regelsamordning föreslagits med förordningen om den europeiska byrån för luftfartssäkerhet. Den senare är dock inte aktuell för behandling i dagsläget. De lämnade förslagen ingår som en åtgärd i andra inre marknadsakten (SMA II) – tillsammans för ny tillväxt (KOM (2012) 573).

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen anser att det kan finnas fördelar med att renodla SES grundförordningar och slå ihop dessa i en förordning. En fortsatt utveckling mot målen med SES om ökad effektivitet inom flygtrafiksystemet genom bland annat kortare restider, minskad bränsleförbrukning och minskade utsläpp är angelägen. Men en sådan utveckling bör snarare ske genom att följa lagstiftningen från 2009 istället för att införa nya regler. Sverige har redan infört delar av de nya förslagen, så som institutionell separation av myndighet och tjänsteleverantör. Behandlingen inom rådet går dock i rätt riktning för att behålla medlemsstaternas rådighet över besluten om luftrummet organisation. Regeringen bör fortsatt agera för att inte minska medlemsstaternas inflytande.

Se även rådspromemoria.

Icke lagstiftande verksamhet

5. Kommissionens meddelande En ny era för luftfarten: Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS)

- Riktlinjedebatt

Dokument: 8777/14 AVIATION 102 TRANS 214 RECH 157
DATAPROTECT 57
13235/14

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionen presenterade meddelandet om fjärrstyrda luftfartyg (drönare) för civilt bruk i april 2014. Meddelandet behandlar möjligheterna att använda fjärrstyrda luftfartyg och pekar på att regelutveckling pågår på olika håll inom unionen i takt med att tekniken utvecklas. I syfte att inte splittra en europeisk marknad och inte försvåra för europeisk industri menar kommissionen att viss harmonisering i regelutvecklingen bör eftersträvas. Ett lagförslag är att vänta under våren 2015.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till att harmoniserade regler tas fram för fjärrstyrda luftfartyg. Svensk industri har väl utvecklade produkter som med en mer enhetlig regelstruktur sannolikt skulle kunna få bättre avsättning. Samtidigt finns det integritetsaspekter som är angelägna att adressera. Det gäller exempelvis de möjligheter till utbildning som de aktuella farkosterna skapar. Regeringens inställning är att gällande generella regler ska tillämpas och att ingen särreglering skapas i detta avseende.

Se även rådspromemoria

Lagstiftningsöverläggningar

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

LANDTRANSPORT

6. Det fjärde järnvägspaketet (första behandlingen)

- a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen
Interinstitutionellt ärende: 2013/0029 (COD)
 - b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg
Interinstitutionellt ärende: 2013/0028 (COD)
- Riktlinjedebatt

Dokument: 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
5960/13 TRANS 35 CODEC 209
13286/1/14 REV 1

Ovanstående rättsakter har inte tidigare behandlats i EU-nämnden men har varit föremål för överläggning med trafikutskottet den 25 april 2013. De tre rättsakterna som utgör den tekniska pelaren av fjärde järnvägspaketet behandlades i EU-nämnden senast den 28 maj 2014.

Bakgrund

Förslaget till ett fjärde järnvägspaket offentliggjordes den 30 januari 2013 och består av sex förslag till rättsakter. Två av dessa förslag är föremål för TTE-rådets riktlinjedebatt den 8 oktober. I 2011 års vitbok definieras ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det syftar till att skapa en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan erbjuda järnvägstransporter utan onödiga tekniska och administrativa hinder. I kommissionens fjärde järnvägspaket ingår förslag om öppet tillträde för inhemsk persontrafik på järnväg i alla medlemsstater och att det ska bli obligatoriskt för behöriga myndigheter att genomföra konkurrensutsatta anbudsförfaranden innan de ingår avtal om allmännyttig persontrafik på järnväg. Vidare föreslår kommissionen att infrastrukturförvaltare ska utföra sina uppgifter mer oberoende från järnvägsföretag än vad som är fallet i vissa medlemsstater. Det ska ske antingen genom att förvaltning av infrastrukturen och bedrivandet av tågtrafiken separeras eller genom att noggrant reglera integrerade järnvägsföretag i syfte att diskriminering inte ska uppstå.

Vid TTE-rådet ska en riktlinjedebatt genomföras och ministrarna har att utgå från tre frågor som är av central betydelse för den fortsatta behandlingen av förslagen. Frågorna handlar om 1) behovet av att öppna marknaden och samtidigt kunna skydda allmännyttig trafik från att få minskade intäkter, 2) lämpliga åtgärder för att garantera infrastrukturförvaltarnas oberoende från trafikföretagen, 3) lämpligheten att införa obligatorisk konkurrensutsättning av avtal om allmän trafik samt hur icke-diskriminerande tillgång till rullande materiel kan åstadkommas.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen bör framföra erfarenheter från de senaste 25 årens reformering av den svenska järnvägssektorn. Redogörelsen bör innehålla viktiga aspekter i denna process som vertikal separering mellan infrastrukturförvaltning och järnvägsföretag, tillåtelse för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ingå avtal om allmännyttig tågtrafik samt successiv marknadsöppning för kommersiell persontrafik med tåg.

Se även rådspromemoria.

7. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (första behandlingen)

Interinstitutionellt ärende: 2014/0218 (COD)

– Allmän riktlinje

Dokument: 12107/14 TRANS 373 DAPIX 103 ENFOPOL 225 CODEC
1659 + ADD 1
13577/14

Förslaget är inte tidigare behandlat i EU-nämnden.

Bakgrund

Direktiv 2011/82/EU antogs den 25 oktober 2011. Direktivet handlar om utbyte av information om uppgifter i fordonsregister för att identifiera ägare till fordon som varit inblandade i trafikbrott i andra medlemsstater än den där de är registrerade. Direktivet ger MS ömsesidig tillgång till varandras uppgifter om fordonsregistrering via ett elektroniskt nät för informationsutbyte. Detta underlättar för medlemsstaterna att identifiera utländska förare som begår trafikförseelser på deras territorier. Vid antagandet valde Europaparlamentet och rådet artikel 87 om polissamarbete i EUF-fördraget som rättslig grund. DK, UK och IE valde att inte anta och tillämpa direktivet.

EU-domstolen ogiltigförklarade den 6 maj 2014 direktiv 2011/82/EU. Domstolen uttalade att direktivet skulle ha fortsatt verkan fram till ikraftträdandet av ett nytt direktiv med korrekt rättslig grund (artikel 91 om åtgärder för att förbättra transportsäkerheten i EUF-fördraget) inom en rimlig tidsperiod, som inte får överstiga tolv månader räknat från domens meddelande.

KOM har i juli 2014 utarbetat ett förslag till nytt direktiv med artikel 91 som rättslig grund. Förslaget är nästan identiskt med texten i det ogiltigförklarade direktivet. Några mindre ändringar föreslås som anses nödvändiga för att följa domstolens dom.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på det ogiltigförklarade direktivets huvudsyfte, att förbättra trafiksäkerheten och att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Sammantaget kan regeringen ställa sig bakom förslaget till nytt direktiv.

Se även rådspromemoria.

SJÖFART

8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (första behandlingen)
 Interinstitutionellt ärende: 2013/0157 (COD)
 – Allmän riktlinje

Dokument: 10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234
 + REV 1 (de), REV 2 (fr)
 13238/14 TRANS 425 MAR 143 FIN 642 CODEC 1823 (ej slutligt dok. inför TTE)

Ärendet behandlades senast i EU-nämnden den 28 maj 2014.

Bakgrund

Förslaget syftar till att bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem genom inrättandet av en ram som förbättrar hamnarnas effektivitet. Utgångspunkten är att rätten att erbjuda hamntjänster ska vara öppna för alla. Insynen i hamnfinansieringen ska ökas för att både undvika snedvriden konkurrens och att 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/stuveriarbete 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 räkenskaperna. 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.

Förslag till svensk ståndpunkt

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 och andra administrativa bördor för hamnen samt att medlemsländerna har möjlighet att undanta lotsningstjänsten från att konkurrensutsättas. De svenska intressena har på det stora hela blivit väl tillgodosedda under förhandlingen och därför bör regeringen stödja den allmänna inriktningen.

9. Övriga frågor

a) Galileo

- Information från kommissionen

I slutet av augusti sköts två satelliter i det europeiska satellitnavigationssystemet Galileo upp, men hamnade i fel omloppsbanan. Kommissionen kommer att informera om den felaktiga uppskjutningen.

b) Europa 2020-strategin: Halvtidsöversyn

Resultatet av det informella ministermötet (Milano, den 16–17 september 2014)

- Information från ordförandeskapet

Ordförandeskapet avser att återrapportera från det informella transportministermötet. Temat för mötet var styrning, planering och finansiering av de utpekade korridorerna inom det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Vid mötet deltog förutom KOM och EU:s medlemsstater även företrädare för några länder i EU:s närområde, bl.a. Norge och Schweiz, samt ordföranden i Europaparlamentets transportutskott. Sverige representerades av statssekreterare Ingela Bendrot.

c) Icao: Val till Icao-rådet

- Information från ordförandeskapet

Icao:s råd består sedan länge av åtta europeiska 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). År 2016 ska Icao välja nya rådsmedlemmar och Sverige kandiderar till att överta Norges plats i rådet. Turkiet anser sig ha utlovats en av de åtta europeiska platserna 2016. Sverige anser dock inte att något sådant löfte har getts. Spanien och Italien har idag två av de europeiska platserna i rådet och vissa stater anser att något av dessa länder ska ge upp sin plats för Turkiet

eller bilda rotationsgrupp. Den europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac) ska tidigast i december 2014 besluta om kriterier för att välja vilka kandidaturer som ska stödjas. Spanien presenterade vid TTE-rådet den 5 juni 2014 ett dokument om rådsvalet med budskapet att EU bör säkerställa att man behåller sina rådsplaster. Italien lovade som inkommande ordförandeskap att återkomma i frågan, vilket nu alltså sker. Det är dock oklart vad Italien närmare ska informera om.

d) Luftfartssäkerhet: Uppföljning av kraschen av Malaysian Airlines flyg MH 17

- Information från den nederländska delegationen

Nederländerna kommer att informera rådet om nederländska säkerhetsmyndighetens första slutsatser rörande orsakerna till flygkraschen över Ukraina. Nederländska säkerhetsmyndigheten leder haveriutredningen på begäran av Ukraina. Nederländerna kommer också att uppmärksamma rådet på att det inom den internationella civila luftfartsmyndigheten Icao har skapats en särskild arbetsgrupp som bl.a. har i uppgift att undersöka hur insamling och spridning av information kan förbättras för att framtida beslut om att flyga över en konfliktzon ska vara baserade på fullständig information.

e) Situationen för vägtransportörer i samband med det ryska importförbudet mot vissa EU-produkter

- Information från den polska delegationen

Den polska delegationen har begärt en övrig dagordningspunkt om situationen för åkeriföretag med anledning av att Ryssland har infört ett importstopp av vissa produkter, särskilt livsmedel, från EU. Den polska regeringen har mottagit klagomål från polska åkerier som upplever problem. Klagomålen rör minskad orderingång på körningar samt transitproblem bestående av ryska krav på höga garantiavgifter och eskortering för transporter av produkter som täcks av importstoppet genom Ryssland. Den polska delegationen kommer vid TTE-rådet att informera övriga delegationer om situationen.