



## Näringsdepartementet

*Internationella sekretariatet*

### TTE-rådet (transport) den 14 mars 2014

---

#### 1. Godkännande av dagordningen

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

#### 2. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

### LANDTRANSPORT

3. Fjärde järnvägspaketet  
Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004;  
– *Allmän riktlinje/lägesrapport*

#### Dokument

6412/14 TRANS 54 CODEC 385 (ORDF förslag inför möte med rådsarbetsgruppen den 27 februari. Rapport till rådsrådet ännu ej tillgänglig)

Tidigare dokument:

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

Ärendet har behandlats i EU-nämnden den 29 november 2013.

#### Bakgrund

Förslaget till ny byråförordning ingår i fjärde järnvägspaketet, aviserat genom Inremarknadsakt II. Det offentliggjordes av KOM den 30 januari i år. Tillsammans med förslaget till omarbetat driftskompatibilitetsdirektiv och omarbetat järnvägssäkerhetsdirektiv utgör förordningen en del av den tekniska pelaren i paketet. Förslaget är

föranlett av att byrån ges nya behörigheter inom säkerhets- och driftskompatibilitetsområdet. De nya uppgifterna kommer delvis att finansieras av avgifter från marknadsaktörer som ansöker om fordonsgodkännande och säkerhetsintyg. Anledningen till att KOM föreslår en helt ny förordning och ett nytt namn på byrån är en anpassning till det gemensamma uttalandet och den gemensamma ansatsen av rådet, Europaparlamentet och kommissionen om decentraliserade organ från sommaren 2012.

Behandlingen i rådsarbetsgruppen inleddes i oktober 2013 och ORDF lämnade en lägesrapport till TTE-rådet den 5 december (se dokument 16407/13). Därefter har förhandlingarna drivits intensivt av LT och EL ORDF. De viktigaste ändringarna i texten i förhållande till KOM:s förslag är föranledda av kompromisserna om driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektiven med delat ansvar mellan nationella myndigheter och byrån när det gäller utfärdande av fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg. Överklagandenämnden har fått en tillikaroll som skiljedomare vid tvister mellan myndigheterna och byrån. De frågor som främst debatterats därutöver är fördelningen av intäkter mellan byrån och de nationella myndigheterna, ansvarsfrågor, styrelsens och direktions sammansättning, rätten att överklaga byråns beslut, aktörernas kostnader för godkännanden och intyg samt språkfrågor i byråns kontakter med sökande och nationella myndigheter.

Sverige har drivit och fått gehör för flera olika frågor i förhandlingarna, t.ex. att erfarenheterna från myndigheternas korsrevisioner av varandra tagits tillvara och att krav finns att byråns sekretariat för undersökningsorganen ska hållas åtskilt från byråns funktioner som hand har fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg till järnvägsföretag. ORDF målsättning är att anta en allmän riktlinje vid TTE-rådet 14 mars. Förslaget kommer sedan att vara föremål för förhandlingar med EP.

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

Regeringen avser att godkänna ORDF förslag till allmän riktlinje.

*Se även Rådspromemoria.*

#### **4. (Eventuellt) Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt eCall – Allmän riktlinje**

##### **Dokument**

Rådsmötesdokument ännu ej tillgängligt.

Ursprungligt dokument: KOM(2013) 315 slutlig.

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

KOM förslag från 2013 innebär att medlemsstaterna ska införa den larminfrastruktur som krävs för att kunna ta emot och hantera automatiska nödlarmssamtal från fordon. eCall är en automatisk nödlarmstjänst för fordon vars syfte är att se till att den enskilde får snabb och lämplig hjälp i samband med ett nödläge. Förslaget är en av sex prioriterade åtgärder i ITS-direktivet som antogs 2010.

Regeringen är positiv till nödlarmssystemet eCall. Under rådsarbetsgruppens behandling har Sverige tillsammans med likasinnade påverkat förslaget om larminfrastruktur i en positiv riktning bland annat ifråga om ikraftträdande. ORDF förslag innebär nu en senare, och mer rimlig, tidtabell för eCall:s ikraftträdande.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen avser att godkänna ORDF förslag till allmän riktlinje.

**5. (Eventuellt) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (Första behandlingen)**  
*– Allmän riktlinje*

### **Dokument**

Rådsmötesdokument ännu ej tillgängligt.

Ursprungligt dokument: KOM(2013) 621 slutlig.

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

### **Bakgrund**

KOM meddelande NAIADES II har som mål att höja kvaliteten på inre vattenvägstrafiken. Som en av de första åtgärderna från NAIADES II föreslår kommissionen en ändring av rådets förordning (EG) 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna. Förordningen handlar om att motverka överkapacitet inom fartygsflottan för inre vattenvägstrafik.

I Sverige pågår för närvarande genomförandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar. Sverige berörs dock inte av detta förordningsförslag. I första hand på grund av formella skäl eftersom Sveriges kommande inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar och våra fartyg därför är undantagna från förordningen. Sverige berörs inte heller av sakliga skäl på den grunden att vi ännu inte har någon sådan flotta av inre vattenvägsfartyg som förordningen reglerar. De problem som förordningen avser att åtgärda (överkapacitet

m.m.) finns inte i Sverige och kan knappast antas uppstå, åtminstone inom en överskådlig tid.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen avser att godkänna ORDF förslag till allmän riktlinje. Sverige berörs inte av förordningsförslaget (se ovan).

### **Icke lagstiftande verksamhet**

#### **6. (ev.) Godkännande av A-punktslistan**

### **LANDTRANSPORT**

#### **7. Förslag till rådets förordning om bildandet av det gemensamma företaget Shift2Rail**

*– Antagande av rådets ståndpunkt*

#### **Dokument**

Rådsmötesdokument ännu ej tillgängligt.

Ursprungligt dokument: KOM(2013) 922 slutlig

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

Förslaget innebär att järnvägsforskningen organiseras i ett gemensamt företag, Shift2Rail, med budget från Horisont 2020:s samhällsutmaning Smarta, gröna och integrerade transporter. Tanken är att ungefär 50 procent av budgeten inom Smarta, gröna och integrerade transporter går till färdmedelsspecifik forskning inom de stora initiativen och 50 procent går till trafikslagsövergripande, horisontell forskning.

Förslaget innehåller de administrativa förutsättningarna för att sätta upp det gemensamma företaget Shift2Rail. Artiklarna behandlar mål, finansiellt bidrag från EU:s ramprogram för forskning och innovation, Horisont 2020, anställda, beslutsfattande, deltagarregler m.m.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen välkomnar förslaget och är positiva till att Trafikverket är med som en av grundarmedlemmarna.

*Se även Rådspromemoria.*

## HORISTONTELL

### **8. Meddelande från kommissionen: "Tillsammans för en konkurrenskraftig och resurseffektiv rörlighet i städer"** – *Policydebatt*

#### **Dokument**

KOM(2013) 913 final

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

#### **Bakgrund**

KOM publicerade den 17 december 2013 meddelandet *Tillsammans för en konkurrenskraftig och resurseffektiv rörlighet i städer*. Syftet med meddelandet är att ge EU:s städer ökat stöd i deras arbete med att hantera problem med avseende på rörligheten i städerna. KOM anser att strategin för rörlighet i städerna måste ändras i flera steg för att se till att tätorterna i EU utvecklas på ett mer hållbart sätt och att EU:s mål för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt europeiskt transportsystem uppnås. KOM menar också att det är viktigt att komma till rätta med splittrade tillvägagångssätt och att utveckla den inre marknaden för innovativa lösningar för rörlighet i städer genom att arbeta med frågor som gemensamma normer och specifikationer eller gemensam upphandling. I meddelandet anges hur KOM kommer att stärka sina insatser för en hållbar rörlighet i städerna på områden där EU tillför mervärde. KOM uppmanar även medlemsstaterna att vidta mer beslutsamma och bättre samordnade åtgärder.

Meddelandet innehåller inga konkreta lagförslag. Meddelandet talar om rekommendationer till medlemstaterna Bl.a. om att *se över – och om nödvändigt ändra – tekniska, politiska, rättsliga, ekonomiska och andra verktyg som står till de lokala planeringsmyndigheternas förfogande*. Vidare finns bl.a. kopplingar till ITS-direktivet, strukturfonder och TEN-T nätverk.

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

Regeringen välkomnar ORDF initiativ att diskutera meddelandet om hållbara städer vid TTE-rådet 14 mars. Allmänt kan sägas att Sverige stödjer en inriktning som lyfter goda exempel och inspirerar städer till att ta fram och samordna planer för rörlighet i städer.

## Övriga frågor

**a) Flygplatspaketet: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och upphävande av direktiv 2002/30/EG.**

*– Information från ordförandeskapet*

### Dokument

Senaste dokument: 5787/14

Ursprungligt dokument: 18010/11

Ärendet har behandlats i EU-nämnden den 1 juni 2012.

### Bakgrund

Som en del i det s.k. flygplatspaketet la KOM i december 2011 fram ett förslag till förordning om buller vid flygplatser. Förordningen ska ersätta nu gällande direktiv om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl.

Förordningen innebär bl.a. en förstärkt harmonisering av de nationella processer som leder fram till beslut om att införa bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser. Det är endast processen som förordningen tar sikte på att harmonisera. Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att kunna besluta om vilka bullermål som ska gälla nationellt och vid enskilda flygplatser. Förordningen innehåller också regler som gör det lättare att fasa ut de mest bullriga flygplanen från en flygplats.

I februari i år antog rådet en politisk överenskommelse om den kompromisstext som förhandlats fram med EP. Regeringen har under förhandlingarna i rådet främst verkat för att de bullervillkor som i dag gäller vid Bromma flygplats, och som går längre än förordningen när det gäller förbud mot de mest bullriga flygplanen, kan behållas. Den politiska överenskommelsen tillgodoser denna målsättning.

**b) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (första behandlingen)**

*– Information från ordförandeskapet*

### Dokument

Senaste dokument: 6649/14

Ursprungligt dokument: 5899/13

Ärendet har behandlats i EU-nämnden den 29 november 2013.

### **Bakgrund**

KOM förslag till direktiv kräver att medlemsstaterna bygger upp en minimiinfrastruktur med laddningsstationer för elbilar och tankningsstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte senast år 2020. Denna infrastruktur ska uppfylla gemensamma tekniska specifikationer. Direktivet ställer också krav på att medlemsstaterna ska upprätta nationella planer för utbyggnaden infrastrukturen för alternativa drivmedel.

I december 2013 antog rådet en allmän riktlinje som innebär en betydligt större flexibilitet för medlemsstaterna när de upprättar nationella planer. I den allmänna riktlinjen är det medlemstaterna som utifrån en bedömning av efterfrågan på alternativa drivmedel bestämmer hur många tankplatser och laddstationer som bör finnas i det egna landet. Tidsfristerna för när infrastrukturen ska finnas på plats har dessutom flyttas fram.

Förhandlingar med EP pågår.

### **c) Stöd till användningen av Galileo inom civil luftfart** – *På begäran av den franska delegationen*

#### **Bakgrund**

FR har under övriga frågor anmält en dagordningspunkt om det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo och dess eventuella användning inom flygnavigering. Satellitnavigeringssystemet Galileo förväntas vara i drift 2015 och ska år 2020 var i full drift med 30 satelliter. FR anser att Galileo har betydande användningspotential för den civila luftfarten och kan därigenom också bidra ekonomiskt till utvecklingen av satellitnavigeringssystemet. Vid TTE-rådet 14 mars vill därför FR lyfta frågan om hur EU kan stödja användningen av Galileo inom luftfarten. FR framhåller särskilt att Galileo är kompatibelt med amerikanska GPS och kan bidra till såväl förhöjd säkerhet som ekonomi för luftfarten.

#### **Förslag till svensks ståndpunkt**

Regeringen kan stödja FR:s ståndpunkt om Galileos potential.

### **c) Resultatet av EU-ASEAN Aviation Summit (Singapore, 11-12 februari 2014)** – *Information från kommissionen*

**Bakgrund**

Det första EU-ASEAN Aviation Summit hölls i februari 2014 i Singapore. Från EU deltog kommissionär Siim Kallas. Mötets syfte var att diskutera luftfartsrelationer mellan EU och det asiatiska frihandelsområdet ASEAN. Agendan innehöll diskussioner och erfarenhetsutbyte om bland annat marknadspotential för flygtrafiken mellan EU och Asien, flygsäkerhet och flygtrafikledning. Vid TTE-rådet den 14 mars kommer kommissionen att informera delegationerna om det genomförda mötet.