



Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

TTE-rådet (transport) den 11 mars, 2013

Kommenterad dagordning

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 direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (**första behandlingen**)
Interinstitutionellt ärende: 2013/0015 (COD)
– *Riktlinjedebatt*
6013/13 TRANS 39 CODEC 226
6627/13 TRANS 69 CODEC 374

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget till direktiv ingår i det fjärde järnvägspaketet, som består av sex förslag till rättsakter, och som offentliggjordes den 30 januari 2013. Förslaget har behandlats i rådets arbetsgrupp för landtransporter vid tre tillfällen (12, 26 februari samt 1 mars). De

flesta medlemsstater har dock ännu inte hunnit fastställa sina ståndpunkter, varför mötena främst använts till att ställa frågor till kommissionen. Det irländska ordförandeskapets avsikt är att vid rådsmötet låta ministrarna diskutera två särskilt formulerade frågor för att få vägledning inför den fortsatta behandlingen av förslaget till direktiv. Frågorna rör bägge den del av förslaget som syftar till att flytta beslutskompetens avseende godkännande av järnvägsfordon för användning. Dels från nationell till EU-nivå (från nationella säkerhetsmyndigheter till den Europeiska järnvägsbyrån), dels från nationella säkerhetsmyndigheter till järnvägsföretagen.

Se även särskild rådpromemoria.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen avser att vid besvarandet av ordförandeskapets frågor framföra sin skepsis till att de föreslagna ändringarna avseende placering av beslutskompetens kommer att leda till åsyftade effekter, dvs. kortare ledtider och minskade administrativa kostnader för marknadsaktörerna. I samband härmed kommer regeringen också framföra att om beslutskompetens ska flyttas på förslaget sätt bör förslaget i sådana fall justeras för att beakta det faktum att många järnvägsfordon inte används eller ens går att använda i fler än en eller ett fåtal medlemsstater.

Regeringen avser också påpeka att varje förändring av dagens nationellt baserade modell för fordonsgodkännande förutsätter en kraftig reducering av de totalt inom EU drygt 11 000 oharmoniserade nationella bestämmelser som idag är tillämpliga vid fordonsgodkännande. Åtminstone om huvudsyftet är att åstadkomma kortare ledtider och minskade administrativa kostnader för godkännande av järnvägsfordon. Regeringen tänker därför förorda användning av en strategi som inte i första hand fokuserar på att flytta beslutskompetens. Istället bör fokus läggas på att nuvarande för fordonsgodkännande tillämpliga regelverk samt regelgivningsprocesser effektiviseras. Parallellt med detta kan även åtgärder för att effektivisera de nationella processerna för tillämpning av nämnda regelverk vidtas. Åtgärder som innebär användning av principen om ömsesidigt erkännande eller placering av kompetens att fatta beslut om fordonsgodkännande på överstatlig nivå bör dock övervägas först när antalet tillämpliga nationella oharmoniserade bestämmelser reducerats.

Luftfart

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 (**första behandlingen**)

Interinstitutionellt ärende: 2012/0361 (COD)

– *Lägesrapport*

18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

6666/13 AVIATION 26 CODEC 375

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Regleringen av händelserapportering föreslås ändras från att baseras på ett direktiv till att regleras genom en förordning. Förslaget innebär också tydligare krav på insamlad data och förbättrade informationsflöden vilka syftar till att öka kvaliteten på händelserapporteringen. En bättre hantering av insamlad data på europeisk nivå för förbättrad erfarenhetspridning och stärkt skydd för uppgiftslämnare ingår också. Beredning av förslaget i rådsarbetsgruppen har påbörjats och tre möten har hittills hållits.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen är i huvudsak positiv till att istället reglera genom förordning för att åstadkomma en mer harmoniserad tillämpning i medlemsstaterna. En mer stringent insamling av data om incidenter inom luftfarten bör kunna bidra till ökad kunskap och till att åtgärder för ökad flygsäkerhet kan motiveras och vidtas. Men det finns risk för att de nya uppgifterna kan bli väl betungande och då särskilt för mindre företag inom luftfartssektorn. Förslagets bestämmelser rörande offentlighet och sekretess behöver bevakas noga i förhandlingarna. Regeringen har inget att anföra emot ordförandeskapets lägesrapport.

Intermodal transport

5. Miljövänlig energi för transport
Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (**första behandlingen**)

Interinstitutionellt ärende: 2013/0012 (COD)

– *Föredragning av kommissionen*

– *Diskussion*

5899/13 TRANS 32 AVIATION 12 MAR 12 ENER 21

ENV 74 IND 28 RECH 29 CAB 4 CODEC 193

6654/13 TRANS 68 AVIATION 25 MAR 19 ENER 47
ENV 130 IND 39 RECH 43 CAB 10 CODEC 369

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget till direktiv ingår som en del i kommissionens initiativ *Miljövänlig energi för transport*. Det övergripande syftet med förslaget är bryta transportsektorns oljeberoende genom att bygga upp en infrastruktur för alternativa drivmedel och därigenom öka deras marknadsandel.

Förslaget 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 inrätta nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen av alternativa drivmedel och dess infrastruktur.

Längs alla vägar som ingår i det transeuropeiska stomnätet ska medlemsstaterna se till att det finns tankstationer för vätgas med ett avstånd på högst 300 km. mellan stationerna och för LNG med ett avstånd på högst 400 km. mellan stationerna. LNG-tankanläggningar för fartyg ska finnas tillgängliga i alla havshamnar i det transeuropeiska transportnätets stomnät. För CNG-stationer är kravet att de ska finnas tillgängliga med ett avstånd på högst 150 km. mellan stationerna. Förslaget innehåller också krav på ett visst antal laddningsstationer för elbilar i medlemsstaterna varav 10 procent ska vara allmänt tillgängliga. För Sveriges del handlar det om 145 000 laddningsstationer varav 14 000 ska vara tillgängliga för allmänheten.

Förslaget till direktiv presenterades den 24 januari 2013. Näringsdepartementet har remitterat förslaget till ett sjuttioal svenska remissinstanser.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige är i huvudsak positiv till kommissionens initiativ att främja användningen av alternativa drivmedel. En samordning av relevanta standarder och infrastruktur är viktig, både för gränsöverskridande transporter och för fordonsindustrin.

Regeringens inledande analys har dock visat att förslaget är problematiskt på ett antal punkter, bl.a. följande:

Förslaget till en minimiinfrastruktur tar inte hänsyn till de enskilda medlemsstaternas förutsättningar. För Sveriges del handlar det t.ex. om att hänsyn behöver tas till att stora delar av vårt land är glesbefolkat och har små trafikströmmar.

Förslaget är inte teknikneutralt. Det fokuserar i huvudsak på fossila alternativa drivmedel. Kopplingen till uppsatta klimatmål blir därmed svag och behöver vidareutvecklas. För att nå de utsläppsmål som finns i vitboken för EU:s framtida transportpolitik och svenska nationella klimatmål är det nödvändigt med en ökad andel förnybara drivmedel och el i transportsektorn.

När det gäller finansieringen av den utbyggda infrastrukturen så är regeringen inte övertygad om att genomförandet kan ske utan att det ställs krav på tillskott av offentliga medel, vilket kommissionen hävdar. Marknadens investeringsvilja är sannolikt lägre i ett glest befolkad land. Regeringen behöver också få bättre överblick över de ekonomiska konsekvenserna för berörda näringar och i förlängningen transportköparna.

Icke lagstiftande verksamhet

6. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

Intermodal transport

7. Miljövänlig energi för transport
Meddelande från kommissionen: *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*
- *Föredragning av kommissionen*
 - *Diskussion*
- 5736/13 TRANS 25 AVIATION 8 MAR 10 ENER 17
ENV 64 IND 17 RECH 15 CAB 2
6654/13 TRANS 68 AVIATION 25 MAR 19 ENER 47
ENV 130 IND 39 RECH 43 CAB 10 CODEC 369

Ärendet har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Meddelandet ingår som en del i kommissionens initiativ *Miljövänlig energi för transport* (se dagordningspunkt 5).

I meddelandet konstaterar kommissionen att det behövs en kombination av alternativa drivmedel för att uppfylla alla transportsätts långsiktiga behov.

Alla alternativ måste inkluderas i en strategi utan att ett visst bränsle gynnas och så att teknikneutraliteten upprätthålls. De huvudsakliga alternativa drivmedlen är enligt kommissionen elektricitet, väte, biodrivmedel, komprimerad naturgas (CNG), flytande naturgas (LNG), kondenserad naturgas samt gasol (LPG).

I meddelandet utvärderar kommissionen ovan nämnda drivmedel samt anger prioriterade områden för ytterligare EU-åtgärder. De prioriterade områden är utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, gemensamma tekniska specifikationer, ökad konsumentacceptans samt finansiering av forskning, utveckling och demonstration. De tre förstnämnda tas upp i förslaget till direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (se dagordningspunkt 5).

Förslag till svensk ståndpunkt
Sverige bör notera informationen.

Övriga frågor

8. a) Luftfart/EU:s utsläppshandelssystem – lägesrapport
– *Information från kommissionen*

Ärendet har behandlats i EU-nämnden vid ett flertal tillfällen.

Bakgrund

Från och med 2012 ingår flygningar till och från samt inom EU i systemet för handel med utsläppsrätter, EU ETS. Åtgärden beslutades av EU år 2008 efter ett decennium av resultatlösa förhandlingar i FN:s organ för luftfartsfrågor, ICAO, om att införa ett globalt, ekonomiskt styrmedel för att begränsa flygets klimatpåverkan.

EU:s agerande har resulterat i kraftiga protester från länder utanför EU. Kritiken har bl.a. tagit sig uttryck i att ICAO:s råd i november 2011 antog en icke-bindande deklARATION där 26 länder utanför EU, bl.a. Brasilien, Indien, Kina, Ryssland, Sydafrika och USA, motsätter sig att flygoperatörer med säte utanför EU inkluderas i EU ETS. Kinesiska och indiska flygbolag har också förbjudits av sina stater att medverka i EU ETS.

Den 9 november 2012 kom man inom ICAO överens om att tillsätta en högnivågrupp för att ta fram förslag på klimatstyrmedel för det internationella flyget till ICAO:s generalförsamling hösten 2013. Kommissionen begärde den 12 november 2012 att medlemsstaterna ska gå med på att tillfälligt skjuta upp genomförandet av handelssystemet vad gäller flygningar till och från EU medan förhandlingarna inom ICAO pågår. Detta är en följd av att länder utanför EU, för att gå vidare med reella förhandlingar i en högnivågrupp, har uttryckt krav på att EU demonstrerar anpassbarhet till ett kommande internationellt styrmedel.

I övrigt bör Sverige notera informationen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen har alltid givit fullt stöd till att flyget infördes i EU:s utsläppshandelssystem vilket starkt bidragit att framsteg inom ICAO möjliggjorts. Regeringen anser att chansen att få till stånd en internationell begränsning av flygets klimatutsläpp inte får gå om intet. Därför stödjer regeringen kommissionens förslag att tillfälligt skjuta upp genomförandet av handelssystemet för flygningar till och från EU (flygningar inom EU berörs ej). Regeringen stödjer också kommissionens förslag att handelssystemets regler ska tillämpas fullt ut enligt tidigare beslut om ICAO-förhandlingarna inte levererar resultat senast hösten 2013.

- b) Övergripande luftfartsavtal mellan EU och Brasilien
 - *Information från kommissionen*

Bakgrund

Ett omfattande luftfartsavtal mellan EU och Brasilien paraferades den 17 mars 2011. Brasilien har därefter dock inte velat underteckna avtalet, men har nyligen meddelat vilka ändringar man vill se i det paraferade avtalet. Ett förslag till ändring om trafikrättigheter täcks inte av det befintliga förhandlingsmandatet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Det är angeläget att avtalet med Brasilien kan undertecknas. De brasilianska ändringsförslagen är mindre genomgripande. Sverige kan därför acceptera dessa. Kommissionens information ska noteras.