



2023-11-27

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Rådets möte (transport, telekommunikationer, energi)
den 4 december 2023

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen
2. A-punkter

Transport

Lagstiftningsöverläggningar

3. Förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Förslaget till ny EU-förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster presenterades av kommissionen den 11 juli i år som en del av paketet för gröna transporter. Syftet med förslaget är att öka transparensen och bidra till lika villkor mellan företag i hela EU när de beräknar och redovisar utsläpp av växthusgaser från transporttjänster.

Förslaget till allmän riktlinje innehåller ett harmoniserat regelverk för sådana beräkningar och redovisningar. Regelverket ska bara tillämpas när organisationer och företag beräknar och lämnar ut information om växthusgasutsläpp från transporttjänster. En transporttjänst kan omfatta ett

eller flera inslag i en transportkedja av personer eller gods inklusive ev. terminalverksamhet. I första hand ska uppmätta utsläppsfaktorer användas men det är också, under vissa villkor, tillåtet att använda representativa utsläppsfaktorer från godkända databaser.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Sverige har under behandlingen i rådet verkat för ett regelverk som ger transportköpare och resenärer tillgång till rättvisande och transparent information. Sverige har också verkat för att administrativa bördor och kostnader för företag och myndigheter ska stå i proportion till nyttan med regelverket. Regeringens bedömning är att Sverige kan stödja en allmän riktlinje som innehåller dessa element.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 17 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentets behandling pågår.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM129

4. Direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EC om tillåtna dimensioner och vikter för vissa vägfordon

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Som en del av paketet för gröna transporter presenterade kommissionen ett förslag till revidering av direktivet om tunga fordons mått och vikt den 13 juli 2023. Syftet är att främja användning av fossilfria eller intermodala transporter genom att tillåta högre vikter eller höjder för dessa. Förslaget innebär också att alla internationella transporter med längre och tyngre fordon som inte följer de standardiserade EU-måtten för varje ingående del i en fordonskombination (s.k. EMS-fordon) förbjuds. Detta för att harmonisera regelverket.

Lägesrapporten beskriver de centrala frågeställningarna som till exempel vilka utökade vikter och dimensioner som ska tillåtas för att främja användningen av nollemissionsfordon eller vägtransporter som ingår i ett intermodalt transportupplägg samt förslag till nya regler som gäller för transporter där fordonens dimensioner avviker från de som anges i direktivets bilaga 1.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen noterar ordförandeskapets lägesrapport.

Regeringen har för avsikt att i de fortsatta förhandlingarna i rådet verka för att det fortsatt ska vara möjligt att längre och tyngre fordon som tillåts i nationell trafik - utifrån de undantag som medges i direktivet- också får köra internationellt förutsatt att berörd angränsande medlemsstat tillåter samma fordon på sitt territorium. Regeringen kommer även att verka för ett regelverk som tar hänsyn till infrastrukturens förutsättningar.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 17 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Förslaget kommer att fortsätta behandlas på teknisk nivå under december månad innan det belgiska ordförandeskapet tar vid.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM130

5. Förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Kommissionen presenterade ett förslag till ändrade minimikrav för längden på raster och dygns- och veckovila för bussförare som utför tillfälliga persontransporter på väg den 24 maj 2023.

Förslaget till allmän riktlinje innebär att det blir tillåtet för förare som kör tillfälliga persontransporter att fördela raster och viloperioder mer flexibelt. Den allmänna riktlinjen innebär även att bussföretag som bedriver tillfälliga persontransporter nationellt och internationellt behandlas lika. I förslaget till allmän riktlinje föreslås också att det ska vara möjligt att beivra överträdelser av färdskrivarförordningen vid både gods- och persontransporter som begåtts i en medlemsstat men som upptäcks vid en kontroll i en annan medlemsstat.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Regeringen har verkat för ett regelverk som är så flexibelt som möjligt samtidigt som reglerna bidrar till sund konkurrens och goda arbetsförhållanden och inte leder till en försämrad trafiksäkerhet. Regeringen har även verkat för att skapa ett så administrativt enkelt regelverket som möjligt för berörda aktörer inom näringslivet, förarna och berörda myndigheter, och som samtidigt innehåller tydliga och kontrollerbara regler.

Regeringens bedömning är att förslaget till allmän riktlinje bidrar till mer flexibla kör- och vilotider för bussförare och som är bättre anpassade för turist- och beställningstrafik med buss.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 17 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentets läsning pågår.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM99

6. Direktiv om körkort och om ändring av direktiv (EU) 2022/2561 och förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av direktiv 2006/126/EG och förordning (EU) nr 383/2012

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Kommissionen presenterade den 1 mars 2023 sitt förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv inom ramen för vägtrafiksäkerhetspaketet.

Förslaget till körkortsdirektiv är en omarbetning av tidigare direktiv där ett flertal krav kvarstår eller uppdateras för ökad harmonisering. De nya områdena som introduceras är beledsagad körning, provotid, digitala körkort och utbyte av körkort från tredje land med motsvarande trafiksäkerhetsnivå. Det föreslås även att sökanden ska genomföra en självvärdering av hälsan innan ett körkort i kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE ska utfärdas. Syftet med förslaget är att öka trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik, den gröna omställningen av transportsektorn och ger förutsättning för att minska bristen på yrkesförare.

I förslaget till allmän riktlinje tillgodoses Sveriges och medlemsstaternas intressen till stor del. Bland annat förslås mer tid för genomförandet och förslaget kring det digitala körkortet ligger närmare bestämmelserna om den digitala EU-plånboken. Den allmänna riktlinjen föreslår även att det ska vara frivilligt för medlemsstaterna att införa förkortad giltighetstid för äldre förare och att införa beledsagad körning för C1 och C. Den allmänna riktlinjen har även infört en möjlighet att på B-körkort köra en husbil eller ambulans som väger mellan 3 500 och 4 250 kg efter en utbildning eller ett test.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen är positiv till att direktivet revideras och moderniseras för att i vissa delar förenklas och ta hänsyn till teknikutvecklingen.

Regeringen ser vidare positivt på möjligheterna att öka trafiksäkerheten genom att kräva att sökanden för B-körkort genomgår en självvärdering av hälsan innan ett körkort kan utfärdas.

Regeringen bedömer mot bakgrund av ovan att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Regeringen informerade om vägtrafiksäkerhetspaketet i trafikutskottet den 14 mars 2023 och överlade i trafikutskottet den 4 maj 2023.

Information i trafikutskottet den 23 maj 2023 och samråd med EU-nämnden den 26 maj 2023 inför TTE-rådet den 1 juni 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentet väntas anta sin ståndpunkt i december 2023. Trepartsförhandlingar kan möjligen påbörjas under december månad eller under det kommande belgiska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM69

7. Direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Kommissionen presenterade den 1 mars 2023 sitt förslag till revidering av direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (det så kallade CBE-direktivet) inom ramen för vägtrafiksäkerhetspaketet.

Syftet med förslaget till reviderat CBE-direktiv är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten genom en mer effektiv gränsöverskridande tillämpning av trafiksäkerhetsrelaterade regler inom unionen.

Förslaget till allmän riktlinje innebär i första hand att det tidigare direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta fler trafiksäkerhetsrelaterade brott. Förslaget syftar vidare till att effektivisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid utredningar av dessa brott och verkställighet av finansiella sanktioner, och till att stärka skyddet av den misstänktes grundläggande rättigheter, inklusive anpassning av direktivet till den EU-rättsliga dataskyddslagstiftningen.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Regeringen välkomnar regler som medför förbättrade möjligheter att utreda gränsöverskridande trafiksäkerhetsrelaterade brott. Regeringen har verkat för ett kostnadseffektivt regelverk som i möjligaste mån utformas på ett sätt som är förenligt med Sveriges grundläggande förvaltningsrättsliga och processrättsliga regler och principer samt befintlig reglering om rättsligt samarbete inom EU. Förslaget till allmän riktlinje bedöms tillgodose detta och bör leda till en förbättrad trafiksäkerhet inom EU.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Regeringen informerade om vägtrafiksäkerhetspaketet i trafikutskottet den 14 mars 2023 och överlade i justitieutskottet den 25 maj 2023.

Information i trafikutskottet den 23 maj 2023 och samråd med EU-nämnden den 26 maj 2023 inför TTE-rådet den 1 juni 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentets läsning pågår.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM68

8. Direktiv om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Förslaget till reviderat direktiv om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) presenterades av kommissionen den 1 juni 2023 som en del av ett så kallat sjöfartspaket.

Hamnstatskontrolldirektivet fastställer EU:s ordning för hamnstatskontroll och syftar till att minska antalet undermåliga fartyg i farvatten under medlemsstaternas jurisdiktion. Direktivet har sin utgångspunkt i hanteringen inom det regionala samförståndsavtalet om hamnstatskontroll – Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Syftet med förslaget är att ytterligare förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö, genom att modernisera reglerna och stärka efterlevnaden av dem. Förslagen ökar harmoniseringen mellan stater och innebär att EU:s regler anpassas till

uppdaterade internationella bestämmelser och ny teknikutveckling, såsom digitalisering.

I förslaget till allmän inriktning tillgodoses Sveriges och medlemsstaternas intressen till stor del. Bland annat föreslås fiskefartyg över 24 meter omfattas av hamnstatskontroll om medlemsstaten önskar och att kommissionen ska bistå med riktlinjer för hur detta ska kunna gå till. Den allmänna riktlinjen föreslår även en mer flexibel skrivning kring hur inspektörer ska utbildas, att krav om elektroniska certifikat endast ska vara aktuella för certifikat som är obligatoriska enligt internationella konventioner eller EU-lagstiftning samt att införandet av krav på elektroniska certifikat och dess specifikationer ska tas fram genom implementerande akter.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen är positiv till att direktivet revideras för att tydliggöra hamnstatens ansvar och därmed bidra till att förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö.

Regeringen ser positivt på ökad digitalisering och harmonisering av rapporteringskrav så länge det är kostnadseffektivt och tillför en nytta för medlemsstaterna och fartyg.

Regeringen bedömer mot bakgrund av ovan att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 3 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentet väntas anta sin ståndpunkt i december 2023. Trepartsförhandlingar kan möjligen påbörjas under december månad eller under det kommande belgiska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM102

9. Direktiv om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Förslaget innebär att existerande direktiv om fartygsföroreningar från 2005 som ändrades 2009 revideras. Syftet med rättsakten är att i unionslagstiftningen införliva de gällande internationella bestämmelserna om föroreningar förorsakade av fartyg och att, genom harmoniserade administrativa sanktioner och rapportering, uppnå en högre säkerhets- och miljöskyddsnivå vid sjötransporter. En av de större förändringarna är att de straffrättsliga sanktionerna tas bort från direktivet och i stället flyttas till det reviderade miljöbrottsdirektivet. Det här direktivet kommer därmed enbart omfatta administrativa sanktioner.

Förslaget syftar till att anpassa direktivet till MARPOL:s bestämmelser om utsläpp till havet; stödja medlemsstaternas kapacitet att upptäcka havsföroreningar samt att verifiera, samla in bevis och effektivt bestraffa överträdelser på ett harmoniserat sätt; säkerställa att fysiska och juridiska personer som är ansvariga för otillåtna utsläpp från fartyg omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande administrativa sanktioner; och säkerställa effektiv rapportering.

För att harmonisera med MARPOL föreslås att direktivet ska omfatta fler typer av förorenande ämnen som, i det fall otillåtet utsläpp sker, medlemsstaterna ska säkerställa är överträdelser och ska leda till administrativa sanktioner.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Regeringen har verkat för att få in flexibilitet i hur det administrativa systemet ska implementeras, förlängd tid för implementering och tydligare referenser till MARPOL. Regeringen har också verkat för att förtydliga att utsläpp från skrubbevatten är skadligt för miljön. Regeringens bedömning är att den allmänna riktlinjen hör samman detta.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 3 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentet väntas anta ståndpunkt i december 2023. Trepartsförhandlingar kan möjligen påbörjas

under december månad eller under det kommande belgiska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM103

10. Direktiv om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Förslaget till reviderat direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet) presenterades av kommissionen den 1 juni som en del av ett så kallat sjöfartspaket.

Flaggstaten är den primärt ansvariga för att fartyget är sjövärdigt och att det innehar nödvändiga certifikat som visar överensstämmelse med internationella regler och standarder. Syftet med flaggstatsdirektivet är att säkerställa att EU:s medlemsstater uppfyller sina förpliktelser som flaggstater, att förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartygen. Kommissionens förslag syftar till att öka harmoniseringen mellan stater och innebär att EU:s regler anpassas till uppdaterade internationella bestämmelser och till ny teknikutveckling, bl.a. digitalisering.

I förslaget till allmän riktlinje tillgodoses Sveriges och medlemsstaternas intressen till stor del. Bland annat föreslås en minskning av antalet flaggstatsuppgifter som ska finnas tillgängliga i elektroniskt format. Dessa uppgifter kan överföras till en unionsgemensam databas om medlemsstaten önskar (uppgifterna kan i stället hållas i en nationell databas). Om medlemsstaten väljer att inte koppla upp sig mot EU-databasen ska uppgifterna rapporteras till kommissionen årligen. Vidare har rådet strukit förslagen om en högnivågrupp för flaggstatsuppgifter då mandatet för gruppen ansågs otydligt. Förslaget om att bilägga den så kallade III-koden (IMO:s genomförandekod för IMO-instrument) till direktivet har strukits. Den allmänna riktlinjen förtydligar kompetensfördelningen mellan kommissionen och medlemsstaterna genom en påminnelse om att

medlemsstaterna är bundna till koden genom IMO men inte i direkt förhållande till EU.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen ser positivt på att reglerna revideras för att skapa ökad harmonisering i EU och tydliggöra flaggstatens ansvar eftersom detta bidrar till att förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö.

Regeringen ser positivt på att internationella bestämmelser införs under EU-rätten men anser att det är viktigt att kompetensfördelningen mellan medlemsstaterna och kommissionen respekteras.

Regeringen bedömer mot bakgrund av ovan att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 3 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentet väntas anta sin ståndpunkt i december 2023. Trepartsförhandlingar kan möjligen påbörjas under december månad eller under det kommande belgiska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM102

11. Direktiv om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän riktlinje

Ansvarigt statsråd: Andreas Carlson

Förslagets innehåll: Förslaget till reviderat direktiv om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet) presenterades av kommissionen den 1 juni 2023 som en del av ett så kallat sjöfartspaket.

Olycksutredningsdirektivet fastställer de grundläggande principerna för utredning av olyckor inom sjötransportsektorn. Enligt direktivet ska

sjöolyckor som omfattas av direktivets tillämpningsområde utredas av oberoende nationella olycksutredningsorgan som fastställer orsaken till olyckan för att förbättra sjösäkerheten, skydda den marina miljön, dra lärdomar från olyckor och förhindra framtida sjöolyckor. Syftet med förslaget är att ytterligare förbättra sjösäkerheten och skyddet för människa och miljö, genom att modernisera reglerna och stärka efterlevnaden av dem. Förslaget syftar till att öka harmoniseringen mellan stater och innebär att EU:s regler anpassas till uppdaterade internationella bestämmelser och ny teknikutveckling. Förslaget innebär i vissa fall att tillämpningsområdet utökas till vissa fiskefartyg.

I förslaget till allmän riktlinje tillgodoses Sveriges och medlemsstaternas intressen till stor del. Bland annat har förslag till kvalitetsledningssystem gjorts frivilliga. Förslaget till allmän inriktning påpekar även att fiskefartyg under 15 meter ska omfattas av utredningsskyldighet, men endast vid väldigt allvarlig olycka.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen är positiv till förslagets målsättning och bedömer att ökad harmonisering kan leda till stärkt sjösäkerhet och miljöskydd genom väl genomförda olycksutredningar.

Regeringen ser positivt på att fiskefartyg under 15 meter ska utredas vid väldigt allvarlig sjöolycka, vilket kan leda till ökad sjösäkerhet även för mindre fiskefartyg som ofta är mer olycksdrabbade jämfört med större fartyg.

Regeringen bedömer mot bakgrund av ovan att Sverige kan godkänna allmän riktlinje.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i trafikutskottet den 3 oktober 2023.

Fortsatt behandling av ärendet: Europaparlamentet väntas anta sin ståndpunkt i december 2023. Trepartsförhandlingar kan möjligen påbörjas under december månad eller under det kommande belgiska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2022/23:FPM102

Övriga frågor

12. a) Pågående lagstiftningsärenden

- i) Revidering av förordningen om riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Det spanska ordförandeskapet avser informera om de pågående trepartsförhandlingarna gällande revideringen av förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

- ii) Förordningar om det gemensamma europeiska luftrummet (SESII+)

Information från ordförandeskapet om trepartsförhandlingarna gällande reviderade regler för flygtrafikledningen inom Unionen i lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet.

b) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

Den belgiska delegationen avser informera om arbetsprogrammet på transportområdet för det belgiska ordförandeskapet som inleds den 1 januari 2024.