|  |  |
| --- | --- |
|  | 1(4) |
| **Rådspromemoria** |
|  |  |
| 2015-05-28 |  |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
| MRT |
| Christina Bergström072-524 20 13GB med SB EUKANSLIET CRP 1, Fi/BA, N/EUI, N/RS, REP TKI avslutad. |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Rådets möte (TTE) den 11 juni 2015

Dagordningspunkt 6

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG

(första läsning)

Allmän riktlinje

Dokument: kompletteras senare

Tidigare dokument: 13717/13 (inkl. ADD 1, ADD 2)

COM(2013) 622 final

Frågan har tidigare inte varit uppe i EU-nämnden.

**Bakgrund**

För vissa geografiska områden i Europa skapades formaliserade regelverk för inlandssjöfarten långt före bildandet av EU. EU-regelverket för inlandssjöfarten består idag av ett 20-tal direktiv och förordningar. Sverige har nyligen (december 2014) genomfört de grundläggande delarna av regelverket i svensk lagstiftning. Ett rederi kan nu välja att certifiera sig för inlandssjöfart och genomföra gods- och persontransporter enligt regelverket. I arbetet med genomförandet har det tekniska direktivet (2006/87/EG) varit centralt. Det handlar om hur fartygen ska vara konstruerade, vilken utrustning de ska ha och i en bilaga presenteras respektive lands inre vattenvägar (avgörs av resp. medlemsstat).

Sverige och andra medlemsstater utfärdar s.k. gemenskapscertifikat för fartyg som uppfyller kraven i direktiv 2006/87 vilket innebär att de får bedriva inlandssjöfart på EU:s inre vattenvägar. Kraven i 2006/87 bygger till stor del på de standarder som den s.k. Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) har utarbetat. CCNR fastställer de tekniska föreskrifterna för fartyg som trafikerar Rhen och utfärdar bl.a. Rhen-certifikat.

Enligt kommissionen är det svårt att upprätthålla likvärdigheten mellan de två certifikaten då de är kopplade till två olika regelverk och två olika organisationer. Kommissionen vill se en utveckling mot en enda enhetlig uppsättning tekniska standarder.

**Rättslig grund och beslutsförfarande**

Artikel 91(1) i fördraget om EUs funktionssätt.

Beslut tas med kvalificerad majoritet i medbestämmande med Europaparlamentet (ordinarie lagstiftningsförfarande).

**Svensk ståndpunkt**

Regeringen föreslår att Sverige vid rådsmötet stödjer förslaget till allmän riktlinje.

Regeringen föreslår att Sverige vid rådsmötet gör ett uttalande till protokollet (sker skriftligt) angående lydelsen av texten i *Bilaga II* vilken innebär att de standarder som ska tillämpas är de vid varje stund gällande standarder som CESNI beslutat, en s.k. dynamisk hänvisning. Ett sådant förfarande är olämpligt eftersom det kan innebära att CESNI därigenom ges en kompetens att göra materiella ändringar i EU-rättsakten. Regeringen hade därför föredragit en hänvisning till en särskild standard av CESNI, som därefter ändras av kommissionen genom delegerade akter för det fall CESNI ändrar standarderna.

**Europaparlamentets inställning**

Europaparlamentet antog sin förstaläsningsståndpunkt i april 2014 och stödde i huvudsak kommissionens förslag.

**Förslaget**

Syftet med kommissionens förslag är att skapa en struktur på direktivet som underlättar framtagandet av tekniska standarder för inlandssjöfarten. Det föreslås alltså inga ändringar av de gällande tekniska standarderna. Direktivet föreslås omorganiseras så att artiklarna innehåller alla relevanta beslutsprocesser medan bilagorna renodlas till att endast innehålla tekniska standarder och detaljerade procedurbestämmelser. Därigenom kan en bättre teknisk harmonisering uppnås mellan det arbete som utförs inom EU respektive CCNR. Parallellt pågår ett arbete att hitta en lämplig organisatorisk struktur som gör det möjligt för EU och CCNR att utarbeta gemensamma tekniska standarder. EU och CCNR har skrivit under en överenskommelse om att inrätta en särskild kommitté under CCNR:s överinseende (den s.k. CESNI). Kommittén ska vara öppen för experter som företräder EU:s och CCNR:s medlemsstater.

I direktivförslaget föreslås även ändringar som hänger samman med att direktiv 2006/87/EG ändras för första gången efter det att Lissabonfördraget trädde ikraft. De nya reglerna om delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter måste därför införas.

Arbetet påbörjades i rådsarbetsgruppen i januari 2015. Det ursprungliga förslaget fick ett mestadels positivt mottagande. Frågor som har varit föremål för diskussioner har bl.a. varit direktivets tillämpningsområde, möjligheter till undantag och hur referenser till CESNI bör göras i direktivet.

**Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa**

Sverige har nyligen genomfört de grundläggande delarna av EU-regelverket för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning (se ovan). Sverige är positivt inställt till förslagets grundidé dvs. att skapa ett direktiv och en struktur som underlättar framtagandet av tekniska standarder för inlandssjöfarten och som innebär ett steg mot att uppnå ytterligare harmonisering på unionsnivå. Vi stödjer också inrättandet av den gemensamma kommitté som ska utarbeta tekniska standarder. Genom kommittén kan Sverige lättare få inflytande i arbetet med de tekniska standarderna. Idag ligger viktiga delar av detta arbete hos CCNR där Sverige inte är medlem.

**Ekonomiska konsekvenser**

Enligt kommissionen påverkar förslaget inte EU:s budget. Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på den svenska statsbudgeten.