Rådets möte (TTE Transport) den 5 december 2017

**Landtransporter**

**7. Paketet om rörlighet I**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

1. I marknadspelaren av paketet för rörlighet ingår förslagen till revidering av förordningarna om tillträde till yrket och tillträde till marknaden samt direktivet om hyrfordon. Förslagen i marknadspelaren innefattar bl.a. åtgärder mot brevlådeföretag och reglerna för tillfälliga inrikestransporter (cabotage).
2. I den sociala pelaren ingår förslagen till revidering av förordningarna om kör- och vilotider och om färdskrivare och av direktivet om kontroller av kör- och vilotider samt specialregler för utstationering av förare.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten. Lägesrapporten redogör på ett balanserat sätt för läget i förhandlingarna.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet 30 maj 2017. EU-nämnden 2 juni 2017. En särskild överläggning om mobilitetspaketet äger rum med Trafikutskottet den 30 november 2017.

Fortsatt behandling av ärendet: Behandlingen fortsätter under det inkommande bulgariska ordförandeskapet våren 2018.

Faktapromemoria:

2016/2017FPM:103 (kör- och vilotider och färdskrivare)

2016/2017FPM:104 (tillträdesförordningarna)

2016/2017FPM:105 (hyrda fordon)

2016/2017FPM:107 (kontrolldirektivet och utstationering)

1. **Paketet om rörlighet I – Direktiven om Eurovinjett och EETS - vägavgifter**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Riktlinjedebatt

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

*Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjettdirektivet)*

Den 31 maj oktober 2017 lämnade kommissionen förslag till ändringar i Eurovinjettdirektivet. Förslagen innebär att direktivet utökas till att omfatta vägtullar och vägavgifter även för bussar, personbilar, minibussar och lätta lastbilar. Möjligheten att tillämpa vägavgifter fasas enligt förslagen ut 2023 för tunga fordon. Förslagen innehåller en möjlighet att införa trängsel som en komponent i vägtullen. Om en trängselkomponent tillämpas i en vägtull ska intäkterna från trängselkomponenten eller motsvarande värde användas till att adressera problem med trängsel, särskilt genom att underlätta för kollektivtrafik, motverka flaskhalsar eller utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändare. Avgift för externa effekter (luftföroreningar och buller) ska tas ut, åtminstone på de delar av det avgiftsbelagda vägnätet där luftföroreningar och buller från tunga fordon är mest betydande. Förslagen innehåller vidare ett krav på differentiering av infrastrukturavgiften för tunga fordon efter koldioxidutsläpp.

*Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EFC-direktivet)*

Direktiv 2004/52/EG fastställer villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EETS). Direktivet ska tillämpas på elektronisk inkassering av alla slags vägtullar (dvs. för såväl vägavgifter som trängselskatt). Kommissionen har genom beslut 2009/750/EG (EETS-beslutet) fastställt tekniska specifikationer, kontraktsregler samt vissa rättigheter och skyldigheter för olika aktörer inom ramen för EETS. Även EETS-beslutet är föremål för revidering. Ändringsförslaget innebär att EFC-direktivet blir tillämpligt även på elektroniska vägtullssystem där utrustning inte behöver installeras i fordon, t.ex. trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg. Syfte och tillämpningsområde för direktivet utökas till att även underlätta gränsöverskridande informationsutbyte vid underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Förslaget till ändring av EETS-beslutet innebär framförallt att kravet att EETS-betalningsförmedlare inom 24 månader ska ingå EETS-kontrakt som omfattar alla EETS-områden utgår samt att de fordonsuppgifter som betalningsförmedlaren ska förse avgiftsupptagaren med har preciserats.

Regeringens preliminära bedömning är att svensk lagstiftning utan större svårigheter eller kostnadskonsekvenser bör kunna anpassas till det nya regelverket. Konsekvenser av att inkludera vägtullssystem som inte kräver ombordenhet behöver dock analyseras vidare liksom eventuella komplikationer kopplat till den svenska offentlighetsprincipen och dataskyddsfrågor i samband med informationsutbyte mellan medlemsstaterna.

Förslag till svensk ståndpunkt:

*Eurovinjettdirektivet*

Klimatet är en av mänsklighetens största utmaningar och särskilda insatser krävs för att minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Sverige stödjer kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid.

Eurovinjettdirektivet bör vara flexibelt och anpassat för medlemsstater med låg trafikintensitet, glest befolkade områden, långa avstånd och stora vägnät.

När det gäller användning av intäkter kan regeringen acceptera formuleringen i dagens direktiv. Sverige kan inte acceptera de delar av förslagen som innebär att intäkter ska användas på visst vis, då detta strider mot Sveriges budgetprinciper.

Sverige motsätter sig inte att medlemsstaterna ges möjlighet att stegvis sänka de gällande minimiskattenivåerna till 0 kr om detta blir en konsekvens av utvecklingen av principen att förorenaren betalar.

*EFC-direktivet*

Regeringen är preliminärt positivt inställd till de ändringar som föreslås. Det är viktigt att den europeiska vägtransportmarknaden fortsätter att integreras.

Den preliminära bedömningen är att borttagande av 24-månaderskravet, som föreslås i revideringen av EETS-beslutet, är en förutsättning för att utvecklingen mot driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i hela unionen på sikt ska kunna realiseras. Samtidigt måste effekterna av förslaget för små och perifera medlemsstaters marknader beaktas och åtgärder för att öka dessa marknaders attraktionskraft bör eventuellt övervägas.

Upprättande av ett automatiskt system för utbyte av information mellan medlemsländerna gällande betalningsskyldiga som inte betalat sin vägtull är ett bra initiativ. För Sveriges del skulle de positiva effekterna dock vara betydligt större om utbytet av uppgifter skedde redan i samband med att betalningsskyldigheten inträffar.

Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Trafikutskottet informerades om förslagen den 30 maj 2017 och EU-nämnden den 2 juni 2017 inför TTE-rådets möte den 8 juni. Den 24 augusti 2017 bedömde Skatteutskottet att förslaget vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning [KOM(2017 276)] inte strider mot subsidiaritetsprincipen. Den 28 augusti 2017 bedömde Trafikutskottet att förslaget vad gäller avgifter för användningen av vissa infrastrukturer [KOM(2017) 275] inte strider mot subsidiaritetsprincipen. Den 28 september 2017 lämnades information om förslaget till ändring av Eurovinjettdirektivet till Skatteutskottet.

Fortsatt behandling av ärendet:

*Eurovinjettdirektivet*

Behandlingen av förslaget påbörjades under hösten 2017 och mer ingående förhandlingar kommer troligen att genomföras med start under det bulgariska ordförandeskapet våren 2018.

*EFC-direktivet*

En första artikelgenomgång gjordes den 6 oktober 2017 och mer ingående förhandlingar kommer troligen att genomföras med start under det bulgariska ordförandeskapet våren 2018.

Faktapromemoria:

2016/2017FPM:101 (Eurovinjettdirektivet)

2016/2017FPM:106 (Direktiv om kompatibla elektroniska vägtullsystem)

**Lagstiftningsöverläggningar**

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

**Luftfart**

1. **Förordningen om skydd av konkurrensen inom luftfarten**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

Förslagets syfte är att bättre tillförsäkra en likvärdig konkurrenssituation inom luftfarten. Kommissionen föreslår att åtgärder ska kunna vidtas mot flygbolag från tredje land om ingångna internationella avtal har överträtts, om det förekommer diskriminering eller statliga subventioner som snedvrider konkurrensen och skadar EU:s flygbolag, eller om hot om sådan skada anses föreligga. Beslut om åtgärder, som kan bestå av finansiella avgifter eller andra ”gottgörande åtgärder”, ska föregås av en undersökning genom kommissionens försorg men där medlemsstaterna kan komma att behöva deltaga. De viktigaste utestående frågorna handlar om vem som ska fatta beslut om åtgärder, om redan hot om skada ska kunna läggas till grund för åtgärder och om förordningens påverkan på de bilaterala luftfartsavtalen och trafikrättigheterna. Förslaget till ny förordning ska ersätta nuvarande förordning 868/2004.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten. Lägesrapporten har inte presenterats och innehållet är därför ännu inte känt.

Allmänt kan sägas att regeringen stödjer de övergripande ambitionerna med förslaget, att prioritera tillgänglighet och en sund konkurrens inom luftfarten. Regeringen vill se en välbalanserad slutprodukt och avser under de fortsatta förhandlingarna främst verka för att förslaget inte leder till en försämrad tillgänglighet till och från Sverige och övriga medlemsstater. Regeringen anser också att medlemstaternas inflytande över beslutsprocessen när det gäller åtgärder mot flygbolag från tredje land bör stärkas.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingarna fortsätter under inkommande bulgariskt ordförandeskap våren 2018.

Faktapromemoria: 2016/17:FPM111

**Icke lagstiftande verksamhet**

1. **Rådets slutsatser om framstegen med TEN-T och FSE**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Antagande av rådsslutsatser

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

Rådslutsatserna om framsteget med det Transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänket Europa (FSE) syftar till att klargöra inriktningen för TEN-T- och FSE-programmen under nästkommande fleråriga budgetperiod i EU. I rådslutsatserna konstateras det bland annat att det hittills genomförda arbetet med TEN-T och FSE varit framgångsrikt och att fortsatt samarbete inom dessa två program krävs för fortsatt europeisk ekonomisk tillväxt. Det konstateras bland annat också att bidragskomponenten i FSE-utlysningarna fortsatt ska vara huvudalternativet för medfinansiering från EU till transportprojekt i medlemsstaterna, men att tillämpning av finansiella instrument kan ske i fall där det är lämpligt.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till rådsslutsatser. Regeringen anser att rådsslutsatserna som tagits fram under det estniska ordförandeskapet på ett övergripande sätt tillgodoser Sveriges intressen.

1. **Rådets slutsatser om digitaliseringen av transporter**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Antagande av rådsslutsatser

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Det estniska ordförandeskapet har haft digitalisering som ett av huvudtemana för sitt ordförandeskap. Inom transportområdet har det tagits fram rådsslutsatser om digitalisering av transporter. Rådsslutsatserna bygger inte på något tidigare förslag från EU-kommissionen.

Slutsatserna har en allmänt hållen och trafikslagsövergripande inriktning. Slutsatserna stödjer de digitala initiativ som redan pågår inom respektive trafikslag. Exempelvis tillgängliggörandet av öppna data, digitala protokoll, harmonisering av dokument och ”digitalt först”-lösningar inom lagstiftning och reglering. Kommissionen ska även ta fram en trafikslagsövergripande digitaliseringsstrategi för transportsektorn.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen välkomnar det estniska ordförandeskapets initiativ att ta fram de här rådsslutsatserna. Digitaliseringen av transporter är en viktig fråga. Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till rådsslutsatser.

1. **Rådets slutsatser om halvtidsöversynen av Galileo, Egnos och Europeiska byrån för GNSS**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Antagande av rådsslutsatser

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

Rådslutsatserna om halvtidsutvärderingen av Galileo och Egnos samt den europeiska *Global Navigation Satellite System* (GNSS)-myndighetens prestation syftar till att lyfta fram det som har åstadkommits hittills, samt att klargöra inriktningen för programmen under nästkommande fleråriga budgetperiod i EU. I rådsslutsatserna konstateras det bland annat att det hittills genomförda arbetet varit strategiskt viktigt, vilka utmaningar som har funnits och att programmen fortsatt ska prioriteras för att Galileo och Egnos ska kunna vara fullt operationella system i framtiden.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Förhandlingarna om det slutliga resultatet av rådsslutsatserna pågår och ska enligt plan godkännas i Coreper den 29 november. Förutsatt att det nuvarande utkastet inte genomgår substantiella förändringar i förhandlingarna i Coreper så föreslår regeringen att Sverige stödjer förslaget till rådsslutsatser. Regeringen anser att rådsslutsatserna som tagits fram under det estniska ordförandeskapet på ett övergripande sätt tillgodoser Sveriges intressen.

**Övriga frågor**

**13a i) Aktuella lagstiftningsförslag – Paketet om rörlighet II**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Föredragning av kommissionen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Följande förslag kommer att presenteras av kommissionen:

1. Direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Direktivet reglerar hur upphandlande myndigheter och enheter vid inköp av vägtransportfordon ska beakta den energi- och miljöpåverkan som är kopplad till driften under hela användningstiden. Kommissionen föreslår ett antal ändringar av direktivet, bl.a. att direktivets tillämpningsområde vidgas, definitioner av rena och energieffektiva vägfordon, kvantitativa mål på medlemsstatsnivå för upphandling av rena och energieffektiva vägfordon samt rapporteringskrav för medlemsstaterna.

1. Direktivet om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods

Direktivet reglerar transporter där inledande och/eller avslutande del sker på väg och mellanliggande delar på järnväg eller till sjöss. Kommissionen föreslår ett antal revideringar för att göra reglerna tydligare, inte minst avseende kontrollmöjligheterna, samt för att bättre stödja kombinerade transporter. Den största förändringen är ett nytt krav på medlemsstaterna avseende ett största avstånd mellan terminaler.

1. Förordningen om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss

Bussförordningen reglerar tillträdet till marknaden för långväga busstrafik inom unionen. Kommissionen föreslår ett antal ändringar för att förbättra förutsättningar för busstrafiken. Den största nyheten handlar om regler för tillträde till terminaler.

1. Tillhörande meddelande från kommissionen: handlingsplan om infrastruktur för alternativa bränslen

Meddelandet innehåller ett handlingsprogram och en utvärderingsrapport som kommissionen tagit fram i enlighet med direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (2014/94/EU. Enligt kommissionen behövs nu ett intensifierat samarbete över gränser och mellan sektorer och det privata och offentliga för att snabba på utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel. Kommissionen lyfter bl.a. fram det finansiella stöd som finns tillgängligt på EU-nivå för insatser i TEN-T-nätverket.

I paketet för rörlighet ingår också ett förslag till skärpta CO2-gränsvärden för bilar och ett batteriinitiativ. Dessa förslag behandlas i andra rådskonstellationer.

**13a ii) Förordningen om rättigheter för tågresenärer**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Heléne Fritzon

Förslagets innehåll: I slutet av september i år presenterade kommissionen ett förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen, KOM (2017) 548. Ett övergripande syfte med förordningen är att garantera resenärer vissa rättigheter. Den innehåller bl.a. bestämmelser om rätt till ersättning och information vid förseningar och om assistans till personer med funktionsnedsättning. Kommissionen har uppmärksammat ett antal tillämpningsproblem och förslaget syftar i huvudsak till att hantera dessa frågor. Det föreslås bland annat att resenärernas rättigheter stärks i vissa avseenden (t.ex. att de får bättre information om vilka rättigheter de har) samtidigt som det införs ett undantag från järnvägsföretagens ansvar för förseningar när dessa beror på naturkatastrofer och extrem väderlek. Förslaget har behandlats i rådsarbetsgrupp vid några tillfällen under hösten. Vid TTE-rådet den 5 december avser ordförandeskapet att informera om förhandlingsläget.

**13b. Högnivågruppen för uppkopplade och automatiserade bilar**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från den tyska delegationen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Vid rådsmötet väntas Tyskland informera om det andra högnivåmötet för dialog om uppkopplad och automatiserad körning som hölls i Frankfurt den 14-15 september 2017. Mötet är en uppföljning av Amsterdamdeklarationen om uppkopplad och automatiserad körning som antogs vid det informella TTE-rådet i april 2016. Sverige är aktivt i arbetet med uppföljningen av deklarationen och deltog i mötet i Frankfurt. Sverige kommer att stå värd för det tredje uppföljningsmötet som äger rum i Göteborg den 18-19 juni 2018.

**13c. Genomförande av luftfartsstrategin**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från kommissionen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Kommissionen presenterade i december 2015 *En luftfartsstrategi för Europa*. Syftet med strategin var främst att bättre utnyttja tillväxtmarknader, att hantera begränsningar av tillväxten i luften och på marken, och att upprätthålla stränga säkerhets- och skyddsnormer i EU. Kommissionen kommer att vid rådsmötet informera om den senaste utvecklingen och framtida steg när det gäller genomförande av strategin. Kommissionen kommer bl.a. att informera om arbetet med en ny flygsäkerhetsförordning, den s.k. Easa-förordningen, om arbetet med den nya konkurrensförordningen och om kommande utvärderingar av flygplatsavgiftsdirektivet (2009/12/EG) och förordning 1008/2008 (om tillhandahållande av luftfartstjänster inom EU). Kommissionen förutses också informera om förhandlingarna på EU-nivå om luftfartsavtal med tredje land, t.ex. Armenien, Azerbjadjan, Tunisien och ASEAN-staterna.

**13d. Internationella sjöfartsdagarna (Szczecin, Polen, juni 2018)**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från den polska delegationen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Polen avser informera om att man 2018 kommer att anordna det årliga parallelleventet till Världssjöfartens dag i Stettin i juni och kommer sannolikt att bjuda in EU:s transportministrar till eventet.

**13e. Maritim förklaring där IMO uppmanas att anta en ambitiös strategi 2018 för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från den franska delegationen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Frankrike avser informera om klimattoppmötet som äger rum i Paris den 12 december, på dagen två år efter att Parisavtalet undertecknades. Toppmötet kommer att fokusera på ekonomiska frågor och försöka mobilisera privat och offentlig finansiering för de åtaganden som gjordes i Parisavtalet. Frankrike planerar också för att en deklaration som lyfter fram betydelsen av IMO:s arbete med att begränsa den internationella sjöfartens klimatpåverkan ska kunna antas under klimattoppmötet.

**13f. Sommartid**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från den finländska delegationen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Den finländska delegationen avser informera om att frågan om sommartid/normaltid har blivit föremål för ett medborgarinitiativ i Finland. Enligt begäran har 70 000 medborgare undertecknat en begäran om att avskaffa regleringen om skifte mellan sommartid och normaltid. I initiativet reser man frågor om den negativa betydelsen av arrangemanget för folkhälsan.

Finland konstaterar att frågan är harmoniserad genom Europaparlamentets och rådets direktiv av den 19 januari 2001 om bestämmelser beträffande sommartid och att arrangemanget därför inte kan avskaffas på nationell nivå. Finland avser på TTE transportrådet fråga kommissionen om de har planer på att upphäva direktivet.

**13g. Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från den bulgariska delegationen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Inkommande bulgariska ordförandeskap avser att i informera om arbetet i rådet under kommande vår 2018. Mycket lite har framkommit om vilka planer Bulgarien har men tre central ledord har formulerats för ordförandeskapet: Konsensus, konkurrenskraft och sammanhållning.