



Infrastrukturdepartementet
Sekretariatet för EU och internationella frågor

Rådets möte TTE transport 2 december 2019

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen
2. Ev. A punkter
3. Tågpassagerarförordningen

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Morgan Johansson

Förslagets innehåll: I september 2017 presenterade kommissionen ett förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen. 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. Kommissionens ursprungliga förslag lades fram efter att man uppmärksammat ett antal tillämpningsproblem med förordningen. Kommissionen har bl.a. föreslagit att resenärernas rättigheter stärks i vissa avseenden (t.ex. att resenärer med funktionsnedsättning får utökad rätt till assistans) samtidigt som det införs ett undantag från järnvägsföretagens ansvar för förseningar när dessa beror på naturkatastrofer och extrem väderlek.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen har under förhandlingarna bl.a. verkat för att det ska bli enklare att boka utlandsresor med tåg, att det även

fortsättningsvis ska vara möjligt att ha obemannade stationer och tåg och att tågföretagen inte ska behöva ersätta passagerare för förseningar i situationer som de inte kan råda över eller förebygga samtidigt som passagerarnas rättigheter stärks i andra avseenden, särskilt i förhållande till passagerare som har en funktionsnedsättning. Allmänt sett har de svenska målsättningarna för förhandlingsresultatet uppfyllts. Regeringen föreslår därför att Sverige stödjer den allmänna inriktningen.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Civilutskottet informerades om förslaget den 30 januari 2018. Överläggning med civilutskottet skedde den 9 april 2019.

Samråd har skett med EU-nämnden den 1 juni 2018, 30 november 2018 och 29 maj 2019.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingar med Europaparlamentet förväntas starta under våren 2020.

Faktapromemoria: 2017/18FPM14 Ändringar i tågpassagerarförordningen

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om främjande av genomförandet av transeuropeiska transportnätverk (Smart TEN-T)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Smart TEN-T är ett förslag om rationaliseringsåtgärder för att påskynda och främja förverkligandet och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). TEN-T stomnätprojekt kringgärdas i många EU-länder av komplexa administrativa procedurer och regleringsmässiga osäkerheter vilket medför ökade kostnader och förseningar.

Tyngdpunkten i förslaget är att minska förseningar i genomförandet av TEN-T infrastrukturprojekt. Detta görs framförallt genom att sätta upp ramar för tillståndprocesser för alla projekt på de, i den nya CEF-förordningen, i förväg identifierade gränsöverskridande länkar och felande

länkar på stomnätskorridorerna, samt sätta upp tidsgränser för tillståndsgivning och förenkla hanteringen av olika tillståndsbeslut genom att utse en myndighet som agerar kontaktpunkt.

Se ytterligare fördjupad information i RådsPM.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till allmän inriktning. Detta förslag innebär enligt regeringen en välbalanserad kompromiss i förhållande till det ursprungliga förslaget från kommissionen.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades den 27 november 2018 och den 28 maj 2019. Överläggning den 14 november i TU. Samråd med EU-nämnden har genomförts den 30 november 2018 och den 29 maj 2019.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingarna med Europaparlamentet förväntas inledas under det kroatiska ordförandeskapet våren 2020.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM114

5.Digitala transporttjänster för människor: Nästa steg för hållbara europeiska lösningar

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Riktlinjedebatt

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Bakgrund: ORDF har initierat en debatt om Digitalisering av transporter. Bakgrunden är behovet av att ta ett helhetsgrepp på frågan om hur digitalisering, automatisering och delningsekonomi kan användas för att lösa transportsektorns utmaningar, inte minst när det gäller att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

ORDF har presenterat två frågor i syfte att strukturera debatten. Den första är vilka åtgärder MS ser som viktigast på EU-nivå de kommande fem åren för att stödja utvecklingen av hållbara digitala transporter i Europa. Den andra är vilka de största svårigheterna är när det gäller digitalisering och tillgången till data, och hur vi kan överkomma dem.

Svenska ståndpunkter: Digitalisering av transportsystemet och omställningen till gröna lösningar utgör grundläggande förutsättningar för EU-medborgarnas välbefinnande i bred bemärkelse. Den snabba teknikutvecklingen kommer att medföra en omfattande omställning inom många politikområden. För EU:s del står valet mellan att driva förändringen eller att tvingas till anpassning i ett senare skede.

6. Mobilitetspaket I, Direktiv som ändrar direktiv 1999/62 om Mobilitetspaket I, Direktiv som ändrar direktiv 1999/62 om Eurovinjett (vägavgiftsdirektiv)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll:

Direktiv 1999/62/EU om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjettdirektivet) reglerar vägavgifter, vägtullar samt fordonskatter för tunga fordon över 3,5 ton för användandet av TEN-T-vägar och motorvägar. EU-kommissionen presenterade två förslag till ändring av direktiv 1999/62/EU den 1 juni 2017. Rådet har diskuterat förslagen sedan hösten 2017 och höll en policydebatt vid TTE-rådet den 5 december 2017. En lägesrapport lämnades till TTE-rådet den 6 juni 2019.

Det finska ordförandeskapet har behandlat det ena förslaget under sitt ordförandeskap och har i sina kompromissförslag gått många medlemsstater, däribland Sverige, till mötes och skapat mer flexibilitet för medlemsstaterna. Kommissionen anser att förslaget i vissa delar har urvattnats.

Väsentliga frågor om utformningen av tidsbaserade avgifter har inte behandlats ännu. Det är inte tydligt om maxnivåerna för tidsbaserade avgifter i bilaga II även fortsättningsvis ska gälla och vara utgångspunkt för koldioxiddifferentieringen av dessa avgifter. Det finns dessutom utrymme för att höja maxnivåerna för de tidsbaserade avgifterna, speciellt mot bakgrund av att ändringen av direktivet innebär att det kommer att vara tillåtet med högre avståndsbaserade avgifter.

En viktig fråga är hur man lagtekniskt ska reglera koldioxiddifferentieringen (artikel 7g-a) och koldioxidavgiften (artikel 7c (3)). Det finska ordförandeskapets förslag kan göra stor skillnad när det gäller att sänka utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Utformning med hänvisning till genomförandeakter och det förhållande att data om koldioxidutsläpp som inte ännu finns tillgängliga för nya tunga fordon medför att förslagets konsekvenser inte kan bedömas.

Svensk ståndpunkt:

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

System för prissättning bestäms av de enskilda medlemsländerna. Valet mellan tidsbaserade vägavgifter och avståndsbaserade vägtullar ska vara upp till varje enskild medlemsstat. 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.

Förslag till svensk ståndpunkt när det gäller den allmänna inriktningen:

Regeringen kan mot bakgrund av ståndpunkten inte stödja den allmänna inriktningen. Regeringen menar att förslaget inte är redo för allmän inriktning då väsentliga frågor om utformningen av tidsbaserade avgifter inte behandlats ännu och att förslagets konsekvenser inte kan bedömas.

Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Inför TTE-rådets möte den 8 juni 2017 lämnades information om förslagen till TU den 30 maj 2017 och till EUN den 2 juni 2017. Den 24 augusti 2017 bedömde SkU att kommissionens förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning inte strider mot subsidiaritetsprincipen. Den 28 augusti 2017 bedömde TU att kommissionens förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer inte strider mot subsidiaritetsprincipen. Den 28 september 2017 lämnades information om förslagen till SkU.

Inför TTE-rådets möte den 5 december 2017 hölls överläggning med SkU den 28 november 2017 och samråd med EUN den 1 december 2017. Regeringen fick stöd för sin dåvarande ståndpunkt men det gjordes tillägg av både SkU och EUN. SkU lade till meningen ”System för prissättning bestäms av de enskilda medlemsländerna” och EUN lade till meningen ”Valet mellan tidsbaserade vägavgifter och avståndsbaserade vägtullar ska vara upp till varje enskild medlemsstat.”

SkU informerades om förslagen den 7 mars och 14 maj 2019. Inför TTE-rådets möte den 6 juni 2019 hölls samråd med EUN den 29 maj 2019.

Fortsatt behandling av ärendet:

Efter att den allmänna inriktningen har antagits på TTE-rådet kommer triloger att inledas med Europaparlamentet.

Faktapromemoria:

Eurovinjettdirektivet 2016/17:FPM101

Dokumentbeteckningar:

9672/17 + ADD 1: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EC om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

14383/19: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EC om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer – Allmän inriktning

7. Framtidens europeiska gemensamma luftrum

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Riktlinjedebatt

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Bakgrund: EU-kommissionen har initierat en reformering av det europeiska gemensamma luftrummet, SES – *Single European Sky*. Bland annat har två större analyser av luftrumsfrågor inom unionen utförts. Den ena är en studie av en framtida förbättrad organisation av luftrummet i termer av huvudstråk, nivåindelning och ruttplanering, kallad luftrumsarkitektur. Den andra är en analys av önskvärda funktioner inom SES utförd av en grupp experter inom luftfartsområdet. Den har utmynnat i ett antal rekommendationer till lagstiftare, tjänsteutövare och även brukare inom temana ett centralt nätverksangreppssätt, digitalisering av SES, utvecklad roll för flygledare och förenklat regelverk.

ORDF har presenterat tre frågor i syfte att strukturera riktlinjedebatten. Den första är om MS delar uppfattningen om att reformera SES. Den andra är om MS delar den vision som uttrycks i analysen från WPG om hur SES ska reformeras. Och, den tredje frågan är om MS anser att KOM ska presentera hur liggande förslag om revidering av SES ska uppdateras för att bli aktuellt. Det aktuella förslaget presenterades i juni 2013.

Svenska ståndpunkter: I debatten kan Sverige framföra att en reformering av SES kan accepteras även om behoven för det till merparten ligger i Centraleuropa där det uppmärksammade kapacitetsproblemen i huvudsak finns. Rekommendationerna från WPG kan ligga till grund för en eventuell reformering av SES, det är dock angeläget att säkerställa att ansvarsfördelningen mellan regionala EU-nivån, nationerna och branschen blir ändamålsenlig. Eventuella lagförslag från EU-kommissionen som t.ex. centraliserade funktioner behöver konsekvensbedömas bland annat utifrån möjlig påverkan på t.ex. lokala förhållanden som till exempel civil-militärt luftrum.

Övriga frågor

8. a) Direktivet om avskaffandet av säsongsbaserade tidsomställningar.

Information från ordförandeskapet om förhandlingarna om avskaffandet av säsongsbaserade tidsomställningar. Kommissionen föreslår att de säsongsbaserade tidsomställningarna ska avskaffas och därmed skulle normalt i respektive medlemsstat gälla året runt. Vilken normalt en medlemsstat har utgör nationell kompetens. Vidare införs en skyldighet att informera kommissionen inför kommande byten av normalt.

b) Information om den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm 2020 "Achieving Global Goals 2020"

Sverige har begärt att få informera om värdskapet för den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm den 19–20 februari 2020.

Sveriges värdskap för konferensen bekräftades i en resolution om trafiksäkerhet som antogs i FN:s generalförsamling 12 april 2018. Motsvarande konferens hölls i Moskva år 2009 och i Brasilien år 2015.

Konferensen väntas samla ministerledda delegationer från uppemot åttiotalet länder och genomförs i nära samarbete med bland andra Världshälsoorganisationen (WHO). Totalt 1500 deltagare förväntas delta som representerar näringsliv, forskning, organisationer och berörda internationella institutioner på den globala arenan.

c) Arbetsprogram för inkommande ordförandeskap

Information från den kroatiska delegationen

Kroatien står i tur att leda arbetet i rådet som ordförande. Som senaste anslutna medlemsstat till unionen blir det första gången för Kroatien. Det är dagsläget inte känt vad Kroatien avser att prioritera under det kommande halvåret.