



Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationella frågor

TTE-rådet (transport) den 7 juni 2016

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

Luftfart

- 8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (första behandlingen)
Interinstitutionellt ärende: 2015/0277 (COD)
- *Lägesrapport***

Dokumentbeteckning

8522/16 AVIATION 90 CODEC 568 RELEX 333
+ ADD 1-2

Rättslig grund

Rättslig grund är artikel 100 (2) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Medbestämmande sker med Europaparlamentet.

Bakgrund

Som en del av Kommissionens luftfartsstrategi presenterades i december 2015 ett förslag till reviderad flygsäkerhetsförordning, även kallad Easas grundförordning. Det nederländska ordförandeskapet har delat in förslaget i olika block och fokuserat på de delar som rör mål, tillämpningsområde och grundläggande krav samt Easas uppgifter. Mest diskussioner har frågorna om Easas kompetens på

luftfartskyddsområdet, förordningens omfattning och drönaregleringen genererat. Inget block är helt avslutat, varför det vid TTE-rådet endast ges en lägesrapport. För svenskt vidkommande har utfallet i förhandlingarna hittills varit positivt.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen bör vid rådmötet notera lägesrapporten. Regeringens stödjer den målbaserade ansatsen och välkomnar en förenkling av regelverket. Regeringen välkomnar också inriktningen på förslagen om reglering av obemannade luftfartyg. Regeringen ser dock problem med att Easa föreslås delfinansieras via undervägsavgifter.

EU-nämnden och TU

Frågan har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden. Den har varit föremål för information i TU den 26 maj 2016.

Sjöfart**9. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 96/50/EG och rådets direktiv 91/672/EEG (första behandlingen) Interinstitutionellt ärende: 2016/0050 (COD)***- Allmän riktlinje**Dokumentbeteckning*8970/16 TRANS 169 MAR 147 EDUC 142 SOC 258 ETS 31 MI 343
CODEC 6686285/16 TRANS 51 MAR 54 CODEC 179 EDUC 35 SOC 85 ETS 4
MI 94

+ ADD 1 – 2

Rättslig grund

Artikel 91(1) i fördraget om EU:s funktionssätt (ordinarie lagstiftningsförfarande). Beslut i rådet fattas med kvalificerad majoritet.

Bakgrund

Den 18 februari 2016 presenterade kommissionen direktivförslaget om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten som ska ersätta två gällande direktiv (91/672/EEG och 96/50/EG).

Målet är att fastställa ett gemensamt ramverk för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten. Dagens varierande minimikrav skapar en osäkerhet vid erkännande av yrkeskvalifikationer från andra medlemsstater. Till skillnad från dagens regler, som bara omfattar befälhavaren, föreslås regelverket gälla hela besättningen och innefatta hela unionens inre vattenvägar (i dag är Rhen undantagen).

Direktivförslaget fastslår villkor och förutsättningar för certifiering av yrkeskvalifikationer för besättningar och erkännande av sådana yrkeskvalifikationer i medlemsstaterna. Exempel på kompetensområden är navigering, lasthantering, säkerhet och kommunikation. Det finns även ett slags grundkrav avseende ålder och medicinsk lämplighet. Innehavare av dessa yrkeskvalifikationer ska kunna utöva sitt yrke på hela unionens inre vattenvägar.

En medlemsstat vars inre vattenvägar inte har förbindelse med någon annan medlemsstats inre vattenvägar föreslås helt eller delvis kunna undanta direktivets krav på besättningar som enbart arbetar på dessa inre vattenvägar. Dessa medlemsstater måste dock erkänna andra medlemsstaters yrkeskvalifikationer.

Under förhandlingen i rådet har införlivandefrågan engagerat många medlemsstater utan inlandssjöfart. Diskussionerna har även inbegripit

omfattningen av undantagsmöjligheten, vad som utgör en inre vattenväg samt övergångsbestämmelser.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till allmän inriktning.

Ett gemensamt ramverk och erkännande av yrkeskvalifikationer kan leda till positiva effekter för t.ex. rörligheten på inlandssjöfartens arbetsmarknad. Ordförandeskapets kompromissförslag tillgodoser svenska behov när det gäller möjligheten att helt eller delvis kunna göra undantag från direktivets krav.

EU-nämnden och TU

Frågan har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden Den har varit föremål för information i TU den 26 maj 2016.

Icke lagstiftande verksamhet

Horisontellt

10. NOx-utsläpp från dieslbilar

- Riktlinjedebatt

Dokumentbeteckning
9075/16

Rättslig grund
-

Bakgrund

Mot bakgrund av de avslöjanden om brister med emissionsutsläpp i europeisk fordonsindustri som uppdagades under hösten 2015 vill det nederländska ordförandeskapet organisera en riktlinjedebatt för att diskutera nödvändiga åtgärder för att komma åt användningen av anordningar som kan manipulera utsläppsvärden. Ordförandeskapet har ställt tre frågor till ministrarna som kretsar kring oklarheter i lagstiftningen och vad som behöver göras för att förbättra den.

I oktober 2015 togs beslut inom en av EU:s tekniska kommittéer om ändring av testmetoden för avgaser från bilar. Beslutet innebär att laborietester ska kompletteras med tester i verklig körning s.k. RDE (Real Driving Emissions). Efter godkännande av rådet och Europaparlamentet kommer RDE att tillämpas vid godkännande av nya dieselmotormodeller från 1 september 2017.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige har under lång tid drivit på för nya testmetoder för att mäta bilars avgasutsläpp. Förra årets avslöjanden om manipulerade utsläppsvärden från dieslbilar påskyndade denna process. Det är därför glädjande att EU tidigare i år fattade beslut om att införa en ny testprocedur för ombordmätning av bilarnas avgaser, s.k. RDE (Real Driving Emissions). Regeringen kommer att fortsätta arbeta aktivt för att testmetoderna för avgasutsläpp från bilar blir så representativa som möjligt. Det kan finnas ett behov av att se över lagstiftningen om manipulationsanordningar. Regeringen anser dock att det är mer effektivt för miljön att få den nya mer verklighetstroga körcykeln på plats och att RDE börjar tillämpas och utvecklas över tid.

EU-nämnden och TU

Frågan om RDE var senast föremål för samråd med EU-nämnden inför rådets möte (miljöministrarna) i mars 2016. Den har varit föremål för information i TU den 26 maj 2016.

11. a)-c) Rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om övergripande avtal mellan EU och ASEAN, Qatar, Förenade Arabemiraten respektive Turkiet

- *Antagande*

Dokumentbeteckning

-

Rättslig grund

Artikel 100.2, 218.3 och 218.4 i Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt. Kvalificerad majoritet såvitt avser rådsbeslutet, efter hörande av Europaparlamentet. För medlemsstatsbeslutet krävs enhällighet.

Bakgrund

I *En luftfartstrategi för Europa* som kommissionen presenterade i december förra året, föreslog kommissionen ett antal mandat att förhandla luftfartsavtal med viktiga tillväxtmarknader. Förslagen har diskuterats i rådets arbetsgrupp och nu föreslås att rådet ger kommissionen fyra förhandlingsmandat, avseende ASEAN-staterna, Qatar, Förenade Arabemiraten samt Turkiet. Avtalen ska leda till gradvisa marknadsöppningar och förstärkt samarbete. De ska bl.a. innehålla stränga bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd, en hög skyddsnivå när det gäller sociala frågor, betona vikten av klimatfrågan och säkerställa rättvis och lika konkurrens mellan flygbolagen. Mandaten föreslås få en giltighetstid på fyra år ("sunset clause"). För Turkiet är avsikten att inlemma landet i ett gemensamt luftfartsområde med EU och att Turkiet ska implementera all EU-lagstiftning på luftfartsområdet. Ett EU-avtal ersätter i tillämpliga delar medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med berört land.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen stödjer förslagen till beslut om förhandlingsmandat.

EU-nämnden och TU

Frågan har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden. Den har varit föremål för information i TU den 26 maj 2016.

--

ASEAN – Association of Southeast Asian Nations dvs Brunei, Filippinerna, Indonesien, Kambodja, Laos, Myanmar, Singapore, Thailand, Vietnam och Malaysia

12. Förberedelser inför ICAO-församlingen avseende en global marknadsbaserad åtgärd (Montreal den 27 september–7 oktober 2016)

- *Diskussion*

Dokumentbeteckning
9287/16

Rättslig grund
-

Bakgrund

Vid ICAO:s generalförsamling i höst (27 sept- 9 okt) är ambitionen att ICAO ska fatta beslut om ett globalt marknadsbaserat styrmedel (GMBM) som reglerar det internationella flygets klimatpåverkan. Under 2016 har det förberedande arbetet med tillhörande förhandlingar intensifierats.

Koordinering av europeiska ståndpunkter inför och vid generalförsamlingen sker i samarbete mellan EU:s 28 medlemsstater och ECAC, den europeiska luftfartsorganisationen med 44 medlemsstater.

Förslaget till globalt styrmedel från ICAO:s rådspresident utgår från målsättningen att det internationella flyget ska ha en koldioxidneutral tillväxt från 2020. Målet ska nås genom att flygbolagen åläggs att klimatkompensera utsläppen som överstiger 2020 års nivå. En av de större utestående frågorna i förhandlingen gäller utvecklingsländernas deltagande och när de ska fasas in i systemet.

Förslag till svensk ståndpunkt

I det förberedande arbete som pågår är Sverige en aktiv part, såväl inom ICAO som inom EU. Regeringen kommer att fortsätta vara aktiv och verka för ett ambitiöst beslut vid generalförsamlingen som innebär att det internationella flyget bidrar till att den globala temperaturökningen hålls väl under 2 grader. För regeringen är det viktigt att det globala systemet har en hög miljöintegritet, minimala konkurrensnedvridningar och låga administrativa kostnader. För att nå framgång i förhandlingarna bör EU fortsätta hålla samman, lyssna in andra länders argument och vid behov vara flexibel utan att den för den skull ge upp sina grundläggande uppfattningar.

EU-nämnden och TU

Frågan har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden. Den har varit föremål för information i TU den 26 maj 2016.

Övriga frågor

13. a) Aktuellt lagstiftningsförslag

- Paket för säkerhet på passagerarfartyg

- Muntlig information från kommissionen

Dokumentbeteckning

-

Bakgrund

Kommissionen presenterade den 20 oktober 2015 en rapport från Refit-programmet om kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om sjösäkerhet på passagerarfartyg. Kontrollen omfattar fyra direktiv med bäring på passagerarfartyg nämligen:

- direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser för passagerarfartyg
- direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro passagerarfartyg
- direktiv 1999/35/EG om besiktningar av ro-ro passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik
- direktiv 98/41/EG om registrering av personer ombord passagerarfartyg mellan EU-hamnar

Kommissionen anser att lagstiftningen för säkerheten på passagerarfartyg på det hela taget är ändamålsenlig men har utifrån kontrollen identifierat ett antal områden inom lagstiftningen där det finns utrymme för att höja säkerhetsnivån ytterligare och förbättra effektiviteten och proportionaliteten.

Kommissionen har aviserat att förslagen i det första skedet handlar mer om förenklingsarbete i lagstiftningen. Därefter avser KOM att återkomma med ytterligare lagförslag av mer substans som kan medföra större konsekvenser. Någon tidsplan har ännu inte presenterats.

13. b) De europeiska GNSS-programmen (Egnos/Galileo)

- Information från kommissionen

Dokumentbeteckning

-

Bakgrund

Flaggskeppsprogrammet GNSS, Galileo och EGNOS, etablerades 2008 och nu gällande GNSS-förordning är 1285/2013. Programmet syftar till uppbyggnad och drift av de europeiska satellitnavigeringssystemen.

2011 definierades vilka regler som ska gälla för att få tillgång till den krypterade signalen och då antogs beslut nr. 1104/2011 om tillträde till den offentliga reglerade tjänsten PRS (Public Regulated Service).

EU-kommissionen kommer under dagordningspunkten att informera om programmen.

13. c) Vägtrafiksäkerhet

- Information från kommissionen och den tjeckiska delegationen

Dokumentbeteckning

-

Rättslig grund

-

Bakgrund

Kommissionen avser att informera om sitt trafiksäkerhetsarbete. Informationen gäller den sammanställda trafiksäkerhetsstatistiken för 2015, i vilken man ser att dödstaten i vägtrafiken i Europa har gått upp något jämfört med 2014. Kommissionen vill utifrån detta uttrycka att det är viktigt att fortsätta arbeta med trafiksäkerhet.

Tjeckien önskar också berätta om ett trafiksäkerhetsmöte som hållits mellan Visegradländerna, Österrike och Slovenien den 12-13 maj. Vid mötet antogs av Visegradländerna och SI en deklaration, the Prague Declaration, som lyfter behovet av fortsatt trafiksäkerhetsarbete.

13. d) Rapport från det informella rådsmötet om transport- och miljöfrågor (14–15 april 2016) (Amsterdamförklaringen)

- Information från ordförandeskapet

Dokumentbeteckning

-

Rättslig grund

-

Bakgrund

Under det nederländska ordförandeskapet har en ministerdeklaration om samarbete kring samverkande, uppkopplade och självkörande fordon tagits fram som sedan antogs på det informella TTE-rådet i april. Ministerdeklarationen har ett brett angreppssätt och syftar till att få till stånd en uppslutning kring ett arbete mot en bestående och delad strategisk europeisk agenda på området. Flera medlemsstater, däribland Sverige, stödjer deklarationen. ORDF förväntar sig att rådet noterar Amsterdamdeklarationen.

13. e) Meddelande från kommissionen "En luftfartsstrategi för Europa" – Slutsatser från toppmötet om europeisk luftfart (Amsterdam, 20–21 januari 2016)

- Information från ordförandeskapet

Dokumentbeteckning

-

Rättslig grund

-

Bakgrund

Nederländska ordförandeskapet arrangerade i januari ett toppmöte om luftfart där kommissionens då nyligen presenterade meddelande om en strategi för luftfarten diskuterades. Ordförandeskapet avser att presentera slutsatser från toppmötet.

13. f) Easas arbetsgrupp för konfliktområden

- Information från kommissionen

Dokumentbeteckning

-

Rättslig grund

-

Bakgrund

Kommissionen väntas informera om slutsatserna från den Europeiska högnivågruppen för konfliktområdets slutrapport som överlämnades den 17 mars 2016 till kommissionär Bulc. Arbetet har bedrivits i efterdyningarna av nedskjutningen av Malaysian Airlines flight MH17 över Ukraina. Rapporten innehåller bl.a. rekommendationer om metoder för riskbedömning och varningsmekanismer.

13. g) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram*- Information från den slovakiska delegationen**Dokumentbeteckning*

-

Rättslig grund

-

Bakgrund

Slovakien ska tillträda som ordförande för EU den 1 januari i år. Den slovakiska delegationen avser att informera rådet om arbetsprogrammet för ordförandeperioden under andra halvåret 2016. Inriktningen på arbetet kommer att ligga på att fortsatt driva rådsförhandlingar om luftfartspaketet som KOM presenterade den 2 december 2015. Förhandlingar kommer också att startas för KOM:s aviserade lagstiftningspaket med förslag om revidering av direktiv om passagerarsäkerhet inom sjöfarten. Lagstiftningspaketet planeras presenteras i juni i år.