



**Näringsdepartementet**

*Sekretariatet för EU och internationella frågor*

**Rådets möte transport, telekom och energi den 8 oktober 2015**

---

**1. Godkännande av den preliminära dagordningen**

Icke lagstiftande verksamhet

**2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan**

Lagstiftningsöverläggningar

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

**3. (ev.) Godkännande av A-punktslistan**

LANDTRANSPORT

#### 4. Fjärde järnvägspaketet (marknadspelaren) (första behandlingen)

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 91 i EUF-fördraget)

a) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen

Interinstitutionellt ärende: 2013/0029 (COD)

b) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

Interinstitutionellt ärende: 2013/0028 (COD)

– *Allmän riktlinje*

Förslagen var senast föremål för behandling i EU-nämnden den 5 juni 2015.

#### **Bakgrund**

Den 30 januari 2013 lade kommissionen fram ett förslag till ett fjärde järnvägspaket om sex rättsakter. Två av dessa är föremål för TTE-rådets möte den 8 oktober. Vad gäller de tre tekniska rättsakterna i paketet (säkerhet, interoperabilitet och Europeiska järnvägsbyrån) nåddes en uppgörelse med Europaparlamentet i juni 2015.

Förslagen innebär att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas för alla järnvägsföretag. Det blir dock möjligt för medlemsstaterna att låta behöriga myndigheter inskränka det öppna tillträdet om tillkommande kommersiell tågtrafik kan anses ekonomiskt skada den trafik som är organiserad av en behörig myndighet. Vidare införs nya regler som syftar till att undvika att infrastrukturförvaltarna diskriminerar vissa järnvägsföretag, t.ex. vid beslut om kapacitetstilldelning och banavgifter. En annan central del i förslaget är att avskaffa nuvarande möjlighet för medlemsstaterna att låta behörig myndighet tilldela avtal till järnvägsföretag utan att det föregås av konkurrensutsatta anbudsförfaranden. Under vissa omständigheter kommer det dock även fortsatt vara möjligt att direkttilldela avtal om järnvägstrafik.

Ordförandeskapets slutliga kompromissförslag kommer att behandlas av Coreper den 30 september.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen är förespråkare av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, där europeiska järnvägsföretag har likvärdigt tillträde till varje medlemsstats persontransportmarknad. Regeringen anser att de båda rättsakterna i kombination med den sedan tidigare överenskomna tekniska delen av järnvägspaketet leder till ett bättre fungerande europeiskt järnvägstransportsystem. Genom att öppna marknader och försvåra för diskriminering av järnvägsföretag förbättras förutsättningarna för att järnvägens konkurrenskraft ska kunna öka inom EU. Under förhandlingen har regeringen särskilt verkat för att administrativa bördor för de medlemsstater som har separerat infrastrukturförvaltare och operatörer ska undvikas. Sammantaget anser regeringen att ordförandens kompromissförslag tillgodoser Sveriges ståndpunkter och regeringen anser därför att Sverige bör kunna godkänna förslagen.

Se även rådspromemoria.

## **5. Vitboken om transport**

*- Riktlinjedebatt*

Frågan behandlades senast i EU-nämnden den 14 juni 2011.

### **Bakgrund**

Ordförandeskapet har initierat en diskussion om genomförandet av vitboken om transporter från 2011. Kommissionen genomförde ett brett samråd under våren 2015 och har kommit fram till att drygt hälften av åtgärderna i vitboken är genomförda och ytterligare en tredjedel är långt gångna i sin utveckling. Kommissionen anser att den levererat nödvändiga förslag inom områdena inre transportmarknad, passagerarrättigheter och infrastruktur. Andra områden, såsom internalisering av externa kostnader, främjande av ny teknik och sociala frågor kräver dock ytterligare insatser. Sammantaget är kommissionens bedömning att någon omarbetning av vitboken inte är nödvändig i dagsläget. Kommissionen avser att presentera en mer fullständig genomföranderapport i december i år.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Regeringen föreslår att Sverige delar kommissionens bedömning om att en översyn av vitboken kan vänta. När en sådan blir aktuell är det

angeläget att förenklade regler, den sociala dialogen, miljön och främjande av innovation och teknik ges centralt fokus.

Se även rådspromemoria.

## **6. Nya möjligheter i samband med Europeiska fonden för strategiska investeringar och inom ramen för EU:s finansiering på transportområdet**

*– Lägesrapport från kommissionen*

Frågan behandlades senast i EU-nämnden den 6 mars 2015 inför Ekofin.

### **Bakgrund**

Rådet fattade den 25 juni 2015 beslut om Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). Ursprunget är kommissionsordförande Junckers investeringsplan, vilken har välkomnats av regeringen. Tanken är att Efsi ska mobilisera ytterligare investeringar i bl.a. transportinfrastruktur, vilket i sin tur främjar nya arbetstillfällen, långsiktig tillväxt och konkurrenskraft. Vid rådsmötet väntas kommissionen rapportera om hur genomförandet av fonden fortskrider och vad fonden kan erbjuda transportinfrastruktursektorn.

### **Förslag till svensk ståndpunkt**

Sverige bör notera informationen från kommissionen.

*Övrigt*

## **7. Uttalande från Luxemburg om cykeln som transportmedel** **– Information från ordförandeskapet**

Ordförandeskapet arrangerar den 7 oktober ett informellt transportministermöte på temat cykling. Ordförandeskapet vill lyfta fram cyklingens positiva roll bl.a. för att minska transportsystemets klimatpåverkan och trängsel i tätbebyggda områden. Ordförandeskapet anser att EU har en roll att spela för att främja cykling, t.ex. genom att främja cykling inom ramen för existerande EU-program.