



Infrastrukturdepartementet

Rådets möte (transportministrarna) den 6 juni 2019

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen

Lagstiftningsöverläggningar

2. Förordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Syftet med den föreslagna förordningen är att införa en skyldighet för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att godta elektronisk godstransportinformation och att säkerställa driftskompatibilitet för it-system som används för utbyte av sådan information. Behöriga myndigheter i medlemsstaterna blir skyldiga att acceptera elektroniska frakthandlingar när transportföretagen väljer att lämna informationen elektroniskt i enlighet med de krav som ställs upp i förordningen.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen ställde sig i stort positiv till kommissionens förslag. Regeringen har under förhandlingarna bl.a. verkat för förtydliganden avseende förordningens koppling till avfallstransportförordningen, renodling av certifieringsprocessen, längre implementeringstid samt beaktande av kostnadsaspekter vid framtagande av specifikationer för de tekniska verktyg som krävs.

Regeringen bedömer att svenska intressen tas tillvara på ett tillfredsställande sätt i den allmänna inriktning som ordförandeskapet föreslår. Regeringen föreslår därför att Sverige stödjer den allmänna inriktningen.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades den 27 november 2018. Samråd med EU-nämnden skedde den 30 november 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingar med Europaparlamentet förväntas starta under hösten 2019.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM116 Förordning om elektronisk godstransportinformation

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

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Smart TEN-T är ett förslag om rationaliseringsåtgärder för att påskynda och främja förverkligandet och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). TEN-T stamnätsprojekt 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 genom att sätta upp ramar för tillståndprocesser för alla projekt på stamnätskorridoren, sätta upp tidsgränser för tillståndsgivning samt förenkla hanteringen av olika tillståndsbeslut genom att utse en myndighet som agerar kontaktpunkt.

Regeringen är positiv till syfte och målsättning men bedömde att det ursprungliga *förordningsförslaget* i vissa delar stred mot subsidiaritetsprincipen samt var allt för långtgående i förhållande till proportionalitetsprincipen (se 2017/18:FPM114). Flertalet medlemsstater var kritiska till förordningen och har drivit frågan om ett direktiv. I april 2019 presenterade Ordförandeskapet

ett kompromissförslag i form av ett *direktiv*. Direktivet är mer anpassat till svenska förhållanden men fortfarande kvarstår otydligheter och behov av ytterligare anpassning.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades och samråd skedde i EU-nämnden den 27 respektive 30 november inför TTE-rådet den 3 december 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Fortsatt behandling under det finska ordförandeskapet är ännu inte känd.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM114

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om 2006/1/EG om användande av hyrda fordon

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Kommissionens förslag syftade till en marknadsöppning jämfört med dagens regler för vad medlemsstater måste tillåta när det gäller företagens möjligheter att hyra fordon. Förslaget innebär att användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat ska vara tillåten i minst fyra månader. Vidare ska enligt kommissionens förslag möjligheten att begränsa användningen av hyrda fordon för transporter för egen räkning tas bort.

Lägesrapporten beskriver hur rådet behandlat förslaget (9447/1/19 REV 1). Rådets behandling har mildrat den förändring som kommissionen förslag syftade till. Den nuvarande texten anger att medlemsländerna endast måste tillåta att företag hyr fordon i upp till 30 dagar per kalenderår och att det ska gälla som mest 25 procent av företagets samtliga fordon. Därmed ska befärade negativa effekter på skatteintäkter och otillåten cabotage trafik undvikas.

Trots dessa ändringar finns fortfarande ett motstånd i rådet som är tillräckligt stort för att blockera ett antagande av en allmän inriktning. Motståndet rör såväl substantiella frågor som synpunkter om att det är bättre att avvakta med denna rättsakt tills man ser hur det kommer att gå med de kommande trepartssamtalen om andra delar av mobilitetspaketet.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades den 29 maj 2018 och samråd skedde med EU-nämnden den 1 juni 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Behandlingen av förslagen kan komma att fortsätta under det finska ordförandeskapet hösten 2019.

Faktapromemoria: 2016/17:FPM105

5. Direktiv som ändrar direktiv 1999/62 om Eurovinjett (vägavgiftsdirektiv)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Den 31 maj 2017 lämnade kommissionen förslag till ändring av 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. Förslagen innebär avslutningsvis en succesiv sänkning av gällande mininivåer för fordonskatt till noll under fem år. Syftet är att tillhandhålla ett incitament att gå över till avståndsbaserade vägavgifter. Förhandlingar i rådet hölls

inledningsvis under hösten 2017. Europaparlamentet antog sin position i oktober 2018. Under våren 2019 förhandlades förslaget åter i rådsarbetsgruppen med syfte att komma fram till en kompromiss.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen noterar lägesrapporten.

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 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. SkU informerades om förslagen den 7 mars och 14 maj 2019.

Fortsatt behandling av ärendet: Behandlingen av förslagen kommer troligen att fortsätta under det finska ordförandeskapet hösten 2019.

Faktapromemoria: Eurovinjettdirektivet 2016/17:FPM101

6. Tågpassagerarförordningen

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Morgan Johansson

Förslagets innehåll: I slutet av september 2017 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 rådsarbetsgruppen för landtransporter vid flera tillfällen sedan hösten 2017. En första genomläsning av artiklarna har skett. Under hösten 2018 lämnade dåvarande ordförandeskapet ett kompromissförslag avseende vissa artiklar. Under våren 2019 har

innevarande ordförandeskapet lämnat ett nytt kompromissförslag, vilket även gått igenom. En hel del arbete återstår dock innan för att förhandlingarna ska kunna slutföras.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Civilutskottet informerades om förslaget den 30 januari 2018. Tågpassagerarförordningen nämndes i trafikutskottet den 29 maj 2018 i samband med att utskottet informerades inför TTE-mötet i juni 2018. I trafikutskottet hänvisades dock till att förordningen hanteras i civilutskottet och någon närmare redogörelse gjordes inte. Samråd med EU-nämnden skedde den 1 juni 2018. Likaså nämndes tågpassagerarförordningen i trafikutskottet den 27 november 2018 och samråd skedde med EU-nämnden den 30 november 2018 inför TTE-mötet den 3 december 2018. Överläggning med civilutskottet skedde den 9 april 2019.

Fortsatt behandling av ärendet: Behandlingen fortsätter under det inkommande finska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2017/18FPM14 Ändringar i tågpassagerarförordningen

Övriga frågor

7 a) Aktuella lagstiftningsförslag

i) Direktiv om ändring av direktiv om förvaltning av vägars säkerhet

Direktivet 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet ställer krav på väghållare av vägar inom TEN-T att systematiskt ta hänsyn till trafiksäkerhet i sin uppgift som väghållare. Direktivet ställer krav på ett antal förfaranden som väghållaren måste genomföra vid förvaltning och nybyggnation av infrastruktur. I korthet innebär förslaget att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att, förutom vägar inom TEN-T, också gälla samtliga motorvägar, vägar som erhållit bidrag från EU och vägar inom ett ”primärt vägnät”. Definitionen av det primära vägnätet är att det binder samman större städer och regioner, och att detta vägnät pekas ut av varje enskilt medlemsland. Vidare innehåller förslaget en del justeringar i de förfaranden som väghållarna ska tillämpa. Ett nytt förfarande läggs till, om riktade säkerhetsinspektioner, och andra förfaranden justeras så att angreppssättet i förfarandena blir mer proaktivt. Ordförandeskapet väntas under denna punkt lämna information om status i förhandlingarna.

ii) Förordning om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart

Direktiv 2010/65/EU anger att alla EU:s medlemsstater ska ha en nationell rapporteringsportal, ett s.k. Single Window system sedan 1 juli 2015. Via det nationella Single Window ska fartyg vid ett anlop till en EU-hamn elektroniskt inrapportera uppgifter om bl.a. besättning och passagerare ombord, tulluppgifter, fartygsanmälan, farligt gods, avfall och skyddsinformation. Informationen som lämnas distribueras via Single Window vidare till relevant myndighet. I det nya förslaget till förordning regleras hur Single Window systemen ska fungera och vilken information som ska rapporteras via Single Window. Ordförandeskapet väntas under denna punkt informera om att en överenskommelse har nåtts mellan rådet och Europaparlamentet.

iii) Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Förslaget innebär att man slår samman två direktiv samt uppdaterar direktivet för att vara i linje med de ändringar som skett i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). Dessutom för att effektivisera det EU-gemensamma arbetet med kontroll och erkännande av tredje länder samt att förtydliga regleringen gällande ömsesidigt erkännande av certifikat och behörigheter mellan EU:s medlemsstater. Ordförandeskapet väntas under denna punkt informera om att en överenskommelse nåtts mellan rådet och europaparlamentet.

iv) Direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Förslagets övergripande syfte är att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva vägfordon. Genom förslaget fastställs definitioner av rena och energieffektiva vägfordon och minimimål på medlemsstatsnivå för andelen rena och energieffektiva fordon vid offentlig upphandling. Förslaget innehåller också ett rapporteringskrav för medlemsstaterna. Ordförandeskapet väntas under denna punkt lämna information om status i förhandlingarna.

v) Beslut om ändring av direktiv 96/53/EC om mått och vikt

Förslaget innebär en tidigareläggning av tidsfristen för införandet särskilda regler om största tillåtna längd när fordonets förarhytt ger bättre

aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda, enligt vad som redan föreskrivs i direktiv 2015/719, genom att ta bort det treåriga dröjsmålet som föreskrivs i nuvarande direktiv. Ordförandeskapet väntas under denna punkt informera om att rättsakten har antagits.

vi) Förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

Förslaget fastställer den rättsliga grunden för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027. Det övergripande målet är att ge stöd så att EU:s politiska mål inom transport, energi- och digitaliseringssektorerna uppnås, genom att möjliggöra eller påskynda investeringar i projekt av gemensamt intresse som gäller de transeuropeiska näten, och att ge stöd till gränsöverskridande samarbete om produktion av förnybar energi. Rådet beslutade om en partiell allmän inriktning i december 2018. Förhandlingar med Europaparlamentet har pågått under vintern och våren. En partiell överenskommelse med Europaparlamentet uppnåddes och bekräftades i mars 2019. Ordförandeskapet väntas under denna punkt informera om att en överenskommelse nåtts mellan rådet och parlamentet om förslaget. (De budgetrelaterade delarna återstår dock att förhandla om inom ramen för de pågående förhandlingarna om EU:s långtidsbudget MFF.)

vii) Direktiv om att avskaffa säsongsbaserade tidsomställningar

Kommissionen föreslår, i sitt förslag till direktiv från september 2018, att de säsongsbaserade tidsomställningarna ska avskaffas. Därmed skulle normalt i respektive medlemsstat gälla året runt. Vilken normalt en medlemsstat har utgör nationell kompetens. Vid TTE-rådets möte den 3 december 2018 presenterade ordförandeskapet en lägesrapport om hur förslaget behandlats av rådet under hösten 2018. Ordförandeskapet väntas under denna punkt informera om behandlingen av förslaget.

Icke lagstiftning

b). En ren jord åt alla: En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi (A Clean planet for all)

Den 28 november antog kommissionen meddelandet om en långsiktig klimatstrategi för EU. Kommissionen betonar att energisektorn kommer att vara central i omställningen eftersom den står för ca 75 procent av EU:s utsläpp av växthusgaser. Elanvändningen väntas öka betydligt inte minst

som en effekt av omställningen av transportsektorn men även vätgas kommer särskilt i vissa scenarier ha en betydande roll för att klara nettollutsläpp till 2050. I meddelandet framhålls behovet av smart infrastruktur med smarta digitala och cybersäkra lösningar för att förbättra sektorsintegrering och sammanbindning av elnät. Det framhålls också att järnvägen är det mest energieffektiva transportmedlet i många fall och att dess konkurrenskraft bör främjas bl.a. genom innovation och borttagande av tekniska hinder samt färdigställandet av det s.k. TEN-nätverket. Det kommer också att krävas en ökning av hållbar finansiering och investeringar bl.a. inom energisektorn och att attrahera kapital, investera i infrastruktur och utnyttja den gemensamma marknaden fullt ut. Även EU:s långsiktiga budget kommer att spela en viktig roll i att bidra till både finansiering av omställningen och att klimat integreras i andra politikområden. Kommissionens meddelande har under våren diskuterats i ett flera rådskonstellationer. Ordförandeskapet förväntas lämna information om behandlingen av meddelandet under rumänskt ordförandeskap.

c) Luftrumskapacitet

Kommissionen avser under denna punkt att informera om olika åtgärder som tagits och avses tas för att mildra kapacitetsproblemen i det europeiska luftrummet. Det pekas på att den ökade trafikutvecklingen ökar förseningarna som i sin tur innebär negativ miljöpåverkan genom ökade koldioxidutsläpp och även olägenheter för flygpassagerare genom längre och osäkra restider.

d) Begränsa utsläpp av växthusgaser och kapacitetsproblem inom luftfart genom prissättning

Luxemburg avser under denna punkt att lyfta frågan att begränsa utsläpp av växthusgaser och kapacitetsproblem inom luftfart genom prissättning. Frågan har tidigare under våren diskuterats i Ecofin och i miljørådet på initiativ från bl.a. Belgien och Nederländerna.

e) Resultat från EU-Kina toppmötet den 9 april gällande uppkopplad mobilitet.

Kommissionen avser under denna punkt informera om resultat från EU-Kina toppmötet den 9 april i Bryssel gällande uppkopplad mobilitet, och särskilt om de riktlinjer som antogs gällande en gemensam studie om hållbara järnvägskorridorer mellan Europa och Kina.

f) Study on transport externalities

Vid TTE-rådet den 3 december 2018 informerade kommissionen om de första resultaten från en pågående studie om hållbara avgifter för användning av transportinfrastrukturen och internalisering av transporternas externa kostnader. Studien är en del av kommissionär Bulcs initiativ 2018 Year of Multimodality. Studien har nu slutförts och kommissionen vill uppmärksamma medlemsstaterna om vikten av att beakta slutsatserna i kommande transportpolitiska diskussioner.

g). Benefits for regions resulting from the implementation of the route Via Carpatia (Conference held in Łańcut, Poland, on 17 April 2019)

Den polska delegationen väntas under denna punkt informera om att transportministrar från Polen, Vitryssland, Bulgarien, Kroatien, Litauen, Rumänien, Slovakien, Turkiet, Ukraina och Ungern deltagit i en konferens med titeln ”*Benefits for the regions resulting from the implementation of the Via Carpatia route*” i Polen och där antagit en deklaration om Via Carpatia. Tanken bakom skapandet av ”Via Carpatia road route” är enligt deklarationen, att skapa en högpresterande väg parallellt med EU: s östra gräns för på kortast möjliga sätt förbinder de baltiska länderna med Svarta havet, Adriatiska havet och Egeiska havet. Vid konferensen bad transportministrarna Europeiska kommissionen att inkludera ”Via Carpatia” i TEN-T stornät under den kommande översynen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

h). Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

Finland tar över ordförandeskapet i rådet efter Rumänien för andra halvåret av 2019 och väntas under denna punkt informera om planerna för sitt ordförandeskap.