



Näringsdepartementet

Rådets möte (TTE Transport) den 3 december 2018

Godkännande av dagordningen

(ev.) Godkännande av A-punkter

a) Icke lagstiftande verksamhet

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

Lagstiftningsöverläggningar

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

Transport

3 Paketet för rörlighet I, (Mobilitetspaket I)

- a) **Förordningen om tillträde till yrket och tillträde till marknaden för godstransporter**
- b) **Förordningarna om viloperioder och om färdskrivare**
- c) **Direktivet om efterlevnad av sociala bestämmelser och om *lex specialis* för utstationering av förare**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Ordförandeskapet förväntas presentera sitt förslag till allmän inriktning. I korthet innebär förslagen följande.

a) Tillståndsförordningen (1071/2009) och Godsförordningen (1072/2009)

Förslaget till ändringar i Tillståndsförordningen innehåller bl.a. vissa skärpningar i tillståndskraven för etablering av företag för att motverka brevlådeföretag samt att krav på tillstånd utvidgas till att även gälla för lätta fordon mellan 2,5 och 3,5 ton.

Förslaget till ändringar i Godsförordning innehåller framförallt vissa förändringar i reglerna för cabotage, dvs. tillfälliga inrikestransporter och krav på en karensperiod.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen har under förhandlingarna verkat för ytterligare skärpningar i reglerna för att säkerställa en väl fungerande inre marknad liksom sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater. Brevlådeföretag ska motverkas. Utgångspunkten bör i det sammanhanget så långt möjligt vara att transportföretaget tillhandahåller transporttjänster med sina fordon även i etableringsmedlemsstaten. Regeringen anser vidare att både cabotage och inrikes vägdelar av kombinerade transporter i realiteten ska vara av tillfällig natur.

b) Förordningen om kör- och vilotider (561/2006) och förordningen om färdskrivare (165/2014)

Förslaget innebär bl.a. förändringar i referensperioderna för hur veckovila ska tas ut, att veckovila tillåts i fordonet om det är uppställt på en plats med tillräckliga faciliteter, krav på företag att möjliggöra för förare att återvända hem med jämna mellanrum samt ett tidigareläggande av kravet på installation av den nya smarta färdskrivaren, en version II.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen anser att förändrade beräkningsperioder för kör- och vilotider inte får äventyra trafiksäkerheten. I det sammanhanget anser regeringen att föraren återkommande ska ges

möjlighet att återvända hem och därmed inte tillbringa sin ordinarie veckovila på 45 timmar i fordonet.

Regeringen stödjer ordförandeskapets förslag om en tidigareläggning av införandet av version 2 av den smarta färdskrivaren och även att det genomförs ett tidigare utbyte av de äldre versionerna av färdskrivare.

c) Kontrolldirektivet (2006/22) och specialregler (lex specialis) till direktiv 96/71/EG för utstationering av förare

Förslaget innehåller bl.a. ett undantag från utstationeringsreglerna vid transit- och bilaterala transporter och för vissa internationella transporter i samband med att en bilateral transport utförs. Samtidigt föreslås att utstationeringsreglerna ska gälla för cabotage- och vägdelen av en kombinerade transporter från första dagen.

Rådet är i vissa frågor fortsatt splittrat vad gäller rättsakterna i den sociala och marknadspelaren av det första mobilitetspaketet. Vissa frågor är fortfarande öppna men ordförandeskapet har förhoppningen att nå en allmän inriktning vid rådsmötet.

Förslag till svensk ståndpunkt: Det är viktigt att goda arbetsvillkor och god arbetsmiljö uppnås för arbetstagarna på den inre marknaden. Regeringen värnar den svenska arbetsmarknadsmodellen som förutsätter att arbetsmarknadens parter kan få information om vilka förare som är utstationerade för att kunna fullgöra ansvaret att övervaka arbets- och anställningsvillkor för utstationerade arbetstagare. Regeringens stöd för att använda Internal Market Information System (IMI) för att anmäla utstationerade förare genom en utstationeringsdeklaration, förutsätts av att anmälan sker till behörig myndighet i värdmedlemsstaten innan utstationeringsperioden påbörjas och att innehållet i anmälan ska kunna delges arbetsmarknadens parter.

För att uppnå en väl fungerande vägtransportmarknad är effektiva kontroller nödvändiga. Uppföljning och kontroll av regelefterlevnad måste därför kunna ske i samtliga medlemsstater oavsett arbetsmarknadsmodell för att motverka fusk och osund konkurrens.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades den 30 maj och den 28 november 2017 samt den 29 maj 2018. En särskild

överläggning om mobilitetspaketets sociala och marknadspelare med trafikutskottet ägde rum den 30 november 2017. Samråd med EU-nämnden har genomförts den 1 december 2017 och den 1 juni 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Om rådet når en allmän inriktning och Europaparlamentet beslutar om sin ståndpunkt förväntas trilog kunna påbörjas under det rumänska ordförandeskapet i början av 2019.

Faktapromemoria: 2016/2017FPM:103 (kör- och vilotider och färdskrivare), 2016/2017FPM:104 (tillträdesförordningarna), 2016/2017FPM:107 (kontrolldirektivet och utstationering).

4. Paketet för rörlighet II, Direktivet om ändring av direktiv 92/106 om kombinerad transport

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Direktivet fastställer de förutsättningar och villkor som gäller för företag som vill utföra kombinerade transporter som omfattas av olika trafikslag, där den inledande och/eller avslutande delen av transporten sker på väg och den mellanliggande transporten sker med båt eller tåg. Det föreliggande förslaget innebär bl.a. vissa uppdateringar och förtydliganden, vissa skärpningar avseende beviskraven och ändringar avseende stödåtgärder. Förslaget är nära sammankopplat med förordningen om tillträdet till godstransportmarknaden och rätten att utföra cabotage transporter.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen kan i stort stödja kompromissförslaget, men kommer att verka för att en samordning mellan bestämmelserna om cabotage i godsförordningen och bestämmelserna om vägdelar av kombinerade transporter i direktivet om kombinerade transporter kommer till stånd.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet informerades den 30 maj och den 28 november 2017 samt den 29 maj 2018. En särskild överläggning om mobilitetspaketets sociala och marknadspåverkningar med trafikutskottet ägde rum den 30 november 2017. Samråd med EU-nämnden har genomförts den 1 december 2017 och den 1 juni 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Om rådet når en allmän inriktning och Europaparlamentet beslutar om sin ståndpunkt förväntas trilog kunna påbörjas under det rumänska ordförandeskapet i början av 2019.

Faktapromemoria: 2017/18: FPM29

5. Paketet för rörlighet III- Direktivet om förvaltning av vägars säkerhet

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: 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 även vid nybyggnation av infrastruktur. Direktivet ställer inte krav på specifika åtgärder som ska vidtas.

Ordförandeskapet förväntas på mötet presentera sitt förslag till allmän inriktning. I korthet innebär förslaget följande.

Direktivets tillämpningsområde föreslås att 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.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen har under förhandlingarna verkat för att direktivets tillämpningsområde inte ska utvidgas till att gälla utanför TEN-T, och motiverat detta utifrån subsidiaritetsprincipen. Vidare har regeringen verkat för att de förfaranden som direktivet ställer krav på ska justeras i en riktning mot ett proaktivt arbetssätt.

Sverige har i förhandlingarna fått genomslag för ett antal frågor kopplade till regelverket för TEN-T och det utvidgade tillämpningsområdet har kommit att begränsas i viss utsträckning. Därför föreslår regeringen att Sverige kan ställa sig bakom ordförandeskapets förslag om allmän inriktning.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte varit föremål för tidigare behandling i riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: Om rådet når en allmän inriktning och Europaparlamentet beslutar om sin ståndpunkt förväntas trilog kunna påbörjas under det rumänska ordförandeskapet i början av 2019.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM112

6. Direktivet om avskaffandet av säsongsbaserade tidsomställningar

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåll: Kommissionen föreslår att de säsongsbaserade tidsomställningarna ska avskaffas. Därmed skulle normaltids i respektive medlemsstat gälla året runt. Vilken normaltids en medlemsstat har utgör nationell kompetens. Vidare införs en skyldighet att informera kommissionen inför kommande byten av normaltids.

På TTE-rådet presenterar ordförandeskapet en lägesrapport om rådets behandling av förslaget.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Information lämnades i trafikutskottet den 16 oktober 2018.

Fortsatt behandling av ärendet: Det är oklart hur ordförandeskapet tänker gå vidare.

Faktapromemoria: 2018/19:FPM2

7. Förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Heléne Fritzon

Förslaget innehåller: 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 rådsarbetsgrupp vid flera tillfällen sedan hösten 2017. En första genomläsning av artiklarna har skett. Under hösten 2018 har ordförandeskapet lämnat ett kompromissförslag. Behandlingen av kompromissförslaget har endast påbörjats och en hel del arbete återstår.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Civilutskottet informerades om förslaget den 30 januari 2018. Samråd med EU-nämnden skedde den 1 juni 2018.

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

Faktapromemoria: 2017/18FPM14

Sjöfart

8. Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: 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.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen är generellt positivt till förslaget att revidera det ena och upphäva det andra direktivet då det leder till en bättre och tydligare regelgivning och kan därför stödja förslag till allmän inriktning.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte tidigare behandlats i riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: Om rådet når en allmän inriktning förväntas trilog kunna påbörjas under det rumänska ordförandeskapet i början av 2019.

Faktapromemoria: -

9. Paketet för rörlighet III- Förordningen om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: 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 på förordning har man döpt om de tidigare nationella Single Window systemen till en europeisk maritim Single Windows miljö (European Maritime Single Windows environment) för att understryka att det nu är en mer enad och harmoniserad europeisk rapporteringsmiljö man strävar efter men som ändå bygger på de redan driftsatta nationella systemen. Förordningen reglerar därmed hur Single Window systemen ska fungera och vilken information som ska rapporteras via Single Window. Själva rapporteringskraven, som ligger i andra EU-rättsakter och som inte ändras utifrån detta förslag, samt nationella krav hänvisas till i förordningens bilaga. Dock har antalet rapporteringskrav, som nu ska rapporteras via Single Window, utökats jämfört med nuvarande direktiv då det hänvisas till fler rättsakter i förordningens bilaga.

Gränssnitten för kommunikation ska harmoniseras bättre och användarna ska känna igen sig i rapporteringsformulären samt grafiska gränssnitt oavsett vilken medlemsstat eller hamn ett fartyg anlöper. Det föreslås att på EU-nivå fortsatt utveckla och inrätta tre databaser för att underlätta informationshämtning.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen är generellt positiv till förslaget och ser att det kan finnas stora positiva effekter genom minskade administrativa bördor och effektiviseringar genom att enhetligt och på ett mer harmoniserat sätt anpassa alla nationella Single Window system och kan därför stödja förslag till allmän inriktning.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte varit föremål för tidigare behandling i riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: Om rådet når en allmän inriktning förväntas trilog kunna påbörjas under det rumänska ordförandeskapet i början av 2019.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM115

Horisontella frågor

10. Förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Partiell allmän inriktning

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth (för hela förordningen), Peter Eriksson (för telekomdelarna i förordningen) och Ibrahim Baylan (för energidelarna i förordningen)

Förslaget innehåller: Förslaget fastställer den rättsliga grunden för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027. I förslaget skriver kommissionen att för att skapa arbetstillfällen och uppnå smart och hållbar tillväxt för alla så behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner, inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bidrar till den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska näten underlättar gränsöverskridande förbindelser, främjar större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, och bidrar till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna. 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. Fonden kommer att försöka maximera synergieffekterna mellan de sektorer som omfattas och andra EU-program, exempelvis nästa europeiska ramprogram för forskning och innovation (Horizon Europe).

Kommissionen föreslår även att fondens medel ska kunna användas till projekt som syftar till att anpassa vissa delar av den europeiska transportinfrastrukturen för militär rörlighet.

Förslaget avser upphäva förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen anser att Fonden för ett sammanlänkat Europa utgör ett viktigt verktyg i arbetet med att skapa en väl fungerande europeisk basinfrastruktur, framförallt inom transportsektorn. Därmed bidrar fonden till att stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxtpotential i linje med Europa 2020-strategin.

Regeringens position är en minskad budgetram. Inom ramen för detta är regeringens övergripande inställning till Fonden för ett sammanlänkat Europa positiv. Regeringen anser att förslaget är bra i de transportrelaterade delarna. I telekomdelen av förslaget har regeringen förespråkat att de delar som rör större satsningar av gränsöverskridande karaktär, t.ex. stamnät och 5G-täckning längs viktiga transportkorridorer, ska prioriteras framför lokala insatser i enskilda medlemsstater. Handlingslinjen har fått ett visst genomslag i förhandlingarna, med strykning av en av de lokala prioriteringarna, men stöd saknas från övriga medlemsstater att nå längre än så. Regeringen föreslår att Sverige stödjer beslutet till allmän inriktning.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Ärendet har inte behandlats i riksdagen tidigare.

Fortsatt behandling av ärendet: Ärendet kommer att förhandlas i trilog under första kvartalet 2019.

Faktapromemoria: KOM(2018)438

11. Paketet för rörlighet III- Förordning om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Förslaget syftar till att främja och förenkla genomförandet av transeuropeiska transportnätverk (TEN-T). TEN-T-stomnätprojekt kringgärdas i många EU-länder av komplexa administrativa procedurer och regleringsmässiga osäkerheter vilket kan medföra ökade kostnader och förseningar.

Tyngdpunkten i förslaget innebär att större infrastrukturprojekt inom TEN-T föreslås omfattas av en s.k. integrerad tillståndsprocess. Detta innebär bl.a. att medlemsstaterna åläggs att utse en myndighet som kan utgöra en enda kontaktpunkt. Denna kontaktpunkt ska integrera alla tillståndsprocesser, ansvara för samarbete med andra medlemsstater samt verka för effektivisering av förhandsbedömningar. Denna integrerade tillståndsprocess sätter upp tidsbegränsningar för behandlingar av projekt, utan att för den del åsidosätta standarden på miljöbedömningar och offentliga konsultationer.

Övriga delar i förslaget innehåller bl.a. förslag om att i de fall där transportinfrastruktur är föremål för särskilda prioriteringar i en medlemsstat, så ska dessa automatiskt omfattas av TEN-T-förordningen (1315/2013). För TEN-T-projekt som omfattar andra medlemsländers områden ska de europeiska koordinatörerna av TEN-T:s stomnätsskorridorer få ökade befogenheter att underlätta samordning. Reglerna vid upphandling i sådana gränsöverskridande projekt tydliggörs.

Vidare föreslås att särskilda riktlinjer ska tas fram som tydliggör genomförandet av TEN-T. Teknisk assistans ska också tillgängliggöras under mekanismer som omfattas av det framtida budgetregelverket för EU 2021-2027.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte tidigare behandlats i riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: Det är oklart hur ordförandeskapet tänker gå vidare.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM114

12. Paketet om rörlighet II – Direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåll: Förslaget 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.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

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

Fortsatt behandling av ärendet: Förslaget kommer att fortsätta behandlas i rådet under våren 2019. Europaparlamentet antog ändringsförslag den 25 oktober 2018.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM28.

13. Paketet för rörlighet III- Förordningen om elektronisk information om godstransporter (eFTI)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget 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.

På TTE-rådet presenterar ordförandeskapets en lägesrapport om rådets behandling av förslaget till förordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI).

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen föreslår att Sverige noterar lägesrapporten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte tidigare behandlats av riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: Förslaget kommer att fortsätta behandlas i rådet under det inkommande rumänska ordförandeskapet.

Faktapromemoria: 2017/18:FPM116.

Icke-lagstiftande verksamhet

Sjöfart

14. Slutsatser om transport på inre vattenvägar

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Antagande

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Det österrikiska ordförandeskapet har föreslagit att rådet antar slutsatser om att stärka inlandssjöfartens förutsättningar. Man anser att inlandssjöfarten har en viktig roll i arbetet med att uppnå EU:s transportpolitiska mål.

Ordförandeskapet nämner i slutsatserna att många åtgärder har genomförts bl.a. inom ramen för NAIADES II (EU-kommissionens handlingsprogram för inlandssjöfarten) och detta har medfört positiva effekter för inlandssjöfarten. Men man anser att ett uppföljningsprogram till NAIADES II bör lanseras senast i slutet av år 2020 så att ytterligare åtgärder kan vidtas. EU-kommissionen uppmanas att, tillsammans med bland andra medlemsstaterna, ta fram ett sådant program och det bör bl.a. innehålla åtgärder inom infrastruktur och digitalisering samt möjlighet till uppgradering av fartygsflottan med avseende på miljöåtgärder.

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen kan stödja ordförandeskapets förslag till rådslutsatser.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Förslaget har inte tidigare behandlats i riksdagen.

Fortsatt behandling av ärendet: -

Faktapromemoria: -

Övriga frågor

15. a) Aktuellt lagstiftningsförslag (Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska Unionen)

15. a) i) Direktivet om elektroniska vägtullar och informationsutbyte

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från ordförandeskapet.

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Förhandlingar mellan rådet och Europaparlamentet har pågått under hösten. En preliminär överenskommelse gjordes den 20 november mellan det österrikiska ordförandeskapet och Europaparlamentet. Rådet förväntas ta ställning till den preliminära överenskommelsen vid möte i Coreper den 28 november. Ordförandeskapet kommer vid mötet med transportministrarna den 3 december att informera om förhandlingsläget.

15 a) ii) Förordning om säkerställande av konkurrensen inom luftfarten

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåll: Förslaget syftar till att bättre tillförsäkra en likvärdig konkurrenssituation inom luftfarten. Kommissionen föreslog i juni 2017 att åtgärder ska kunna vidtas mot flygbolag från tredje land om det efter en undersökning visats att 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 och där medlemsstaterna kan komma att behöva delta. Förslaget till ny förordning ska ersätta nuvarande förordning 868/2004 om skydd mot subventioner och illojal prissättning som skadar EU:s flygbolag.

Rådet beslutade om en allmän inriktning i juni 2018 och under sommaren inleddes förhandlingarna med Europaparlamentet. En fjärde trilog avhölls den 20 november 2018.

De utestående frågorna i trilogerna har främst handlat om begreppet ”hot om skada” ska inkluderas, indragning av trafikrättigheter som gottgörande åtgärder, vem som ska fatta beslut om åtgärder, om suspendering och om ett eventuellt snabbspårsalternativ.

15 a) iii) Förordningen om inrättande av unionens rymdprogram

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Lägesrapport från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Helene Hellmark Knutsson

Förslaget innehåller: Den föreslagna förordningen presenterades av kommissionen den 6 juni 2018. Förordningen ersätter hittillsvarande förordningar för satellitnavigeringsprogrammen Galileo och EGNOS, jordobservationsprogrammet Copernicus, och den europeiska myndigheten för satellitnavigeringssystem (GNSS) samt beslutet från Europaparlamentet och Rådet som etablerade stödramverket för rymdövervakning och spårning (SST). Kommissionens förslag utgörs av en förordning som i olika kapitel redogör för bestämmelser rörande bl.a. budget, finansiering, styrning, säkerhet, Galileo och EGNOS, Copernicus, SST och Govsatcom (säkra statliga satellitkommunikationer), och EU:s myndighet för rymdprogrammet. Kommissionens förslag till finansieringsram för EU:s rymdverksamhet för 2021–2027 uppgår till 16 miljarder euro (2018 års priser) inklusive Galileo och EGNOS.

Förslaget utgör en del av uppföljningen av den europeiska rymdstrategin som kommissionen antog den 26 oktober 2016 och som bekräftades av Rådet den 30 maj 2017 och av Europaparlamentet den 12 september 2017. Syftet med förslaget är samla unionens alla rymdaktiviteter i ett integrerat rymdprogram och skapa ett sammanhållet ramverk för framtida investeringar som ökar synligheten och flexibiliteten för unionens rymdverksamhet och förbättrar effektiviteten.

Programmets mål är att tillhandahålla avbrottsfria data, information och tjänster av hög kvalitet, maximera de socio-ekonomiska fördelarna av rymdverksamheten, förstärka säkerheten, autonomi och handlingsfriheten för unionen och dess medlemsstater, och främja unionens internationella roll inom rymd samt förstärka dess möjligheter att möta globala utmaningar som t.ex. klimatförändringar och hållbar utveckling.

15 a) iv) Revidering av förordningen om leasing med besättning (wet lease)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Kommissionen har föreslagit en ändring av artikel 13.3 b) i förordning 1008/2008, om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster inom gemenskapen. Ändringen innebär att tidsbegränsningen för tillåten s.k. wet lease av flygplan från tredje land (max 7 + 7 mån) inte ska gälla om annat har avtalats i ett internationellt avtal om wet lease som baseras på ett luftfartsavtal där unionen är part och som har undertecknats före den 1 januari 2008 (avser bara luftfartsavtalet mellan EU och USA). Kommissionen har också förhandlat med USA om ett särskilt avtal om wet lease. Ändringen av förordning 1008/2008 innebär en anpassning av förordningen till luftfartsavtalet mellan EU och USA

15 b) Informellt möte mellan transport- och miljöministrarna (Graz 29–30 oktober 2018)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Den 29–30 oktober 2018 höll det österrikiska EU-ordförandeskapet ett informellt miljö- och transportministermöte i Graz. Sverige representerades på mötets transportministersessioner av infrastrukturminister Tomas Eneroth. Ministermötet bestod av tre sessioner. Den första sessionen behandlade förslaget om att upphäva tidsomställningen inom EU. Vid den andra sessionen där temat var hur EU ska uppnå en ren, säker och prisvärd transportsektor deltog även miljöminister Karolina Skog eftersom mötet delvis arrangerades gemensamt med miljöministrarna. En tredje och avslutande sessionen var tillägnad trafiksäkerhet på temat Road Safety 2020+: Ett säkert Europa för alla medborgare.

15 c) Den sociala agendan inom luftfarten

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

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Luxemburg förväntas bl.a. informera om den deklarerade transportministrarna i Luxemburg, Belgien, Danmark, Frankrike, Tyskland och Nederländerna undertecknade inför det österrikiska ordförandeskapets högnivåmöte om luftfart i oktober. I deklarerade uppmanar ministrarna kommissionen att innan årets slut presentera åtgärder för att komma tillrätta med exempelvis s.k. regelshopping och atypiska anställningsförhållanden inom luftfarten.

15 d) Förhandlingar med Asean¹

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från ordförandeskapet

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Med stöd av ett mandat från rådet, förhandlar kommissionen sedan en tid tillbaka med staterna i ASEAN om ett omfattande luftfartsavtal mellan EU och ASEAN. Ett sådant EU-avtal kommer att i tillämpliga delar ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med de olika ASEAN-staterna. Den senaste förhandlingsrundan, den åttonde, avhölls i Salzburg den 20-22 november 2018.

¹ ASEAN – Association of South East Asian Nations (Singapore, Indonesien, Brunei, Laos, Kambodja, Filippinerna, Vietnam, Myanmar, Malaysia och Thailand)

15 e) Avgifter för hållbar transportinfrastruktur och internalisering av externa transportkostnader

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Information från kommissionen

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslaget innehåller: Kommissionen avser informera om en rapport om hållbara avgifter för användning av transportinfrastrukturen och internalisering av transporternas externa kostnader som Kommissionen har tagit fram som en del av kommissionär Bulcs initiativ 2018 Year of Multimodality. Rapporten är ännu inte offentliggjord.

15 f) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

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

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Rumänien tar över ordförandeskapet i rådet efter Österrike för första halvåret av 2019. Någon not med redogörelse för ordförandeprogrammet har ännu inte presenterats. Rumänska delegationen kommer att informera rådet om sina planer för ordförandeskapet.