



2015-06-01

Näringsdepartementet

Sekretariatet för EU och internationella frågor

TTE-rådet (transport) den 11 juni 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

LUFTFART

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (första behandlingen) (*)

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 100 i EUF-fördraget)
Interinstitutionellt ärende: 2013/0072 (COD)

– *Lägesrapport*

8693/15 AVIATION 52 CONSOM 75 CODEC 678

Frågan var senast föremål för samråd med EU-nämnden inför TTE-rådet i juni 2014. CU har senast informerats den 4 juni 2015 inför nu aktuellt möte i TTE-rådet.

Bakgrund

Kommissionen har initierat en översyn av två EU-förordningar om flygpassagerares rättigheter. De mest centrala frågorna rör flygbolagens skyldigheter vid olika fall av resestörningar som exempelvis inställda flyg

eller kraftiga förseningar. Förhandlingarna i rådet har pågått sedan hösten 2013. En riktlinjedebatt hölls på transportministrarnas möte i oktober 2013. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i februari 2014.

Trots att ett stort antal möten har hållits i ansvarig rådsarbetsgrupp sedan förhandlingarna inleddes har medlemsstaterna inte kunna nå samsyn i viktiga frågor. Det lettiska ordförandeskapet har under våren presenterat ett antal kompromissförslag men många frågor är fortfarande olösta. Det gäller bl.a. den viktiga frågan om hur rätten till ekonomisk kompensation vid försenade flyg och missade anslutande flyg ska utformas. Mot den bakgrunden presenterar ordförandeskapet endast en lägesrapport vid ministermötet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör notera lägesrapporten.

LANDTRANSPORT

5. 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 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)

– *Lägesrapport*

8959/15 TRANS 165 CODEC 729

5985/13 TRANS 36 CODEC 216

5960/13 TRANS 35 CODEC 209

Förslagen var senast föremål för behandling i EU-nämnden den 6 mars 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 11 juni. I 2011 års vitbok definieras ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det syftar till att skapa en inre järnvägsmarknad där

europiska järnvägsföretag kan erbjuda järnvägstransporter utan onödiga tekniska och administrativa hinder. I det fjärde järnvägspaketet ingår förslag om öppet tillträde för inhemsk persontrafik på järnväg i alla medlemsstater och att det ska bli obligatoriskt för behöriga myndigheter i respektive medlemsstat att genomföra konkurrensutsatta anbudsförfaranden innan de ingår avtal om allmännyttig persontrafik på järnväg. Vidare föreslås att infrastrukturförvaltare ska utföra sina uppgifter oberoende från järnvägsföretag. Paketet innehåller även ett förslag om upphävande av regler som möjliggör för medlemsstaterna att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta.

I juli 2014 påbörjades diskussioner i rådet om den s.k. marknadsdelen av paketet, vilken innehåller de båda rättsakter som nu ska avrapporteras. Förhandlingar har pågått sedan dess och det har hållits riktlinjedebatter i TTE-rådet den 8 oktober 2014 och 13 mars 2015.

Lägesrapporten innehåller en redogörelse för förhandlingen om de båda rättsakterna under innevarande ordförandeskap. Ordföranden presenterade kompromissförslag i januari respektive april. Lägesrapporten redovisar hur kompromissförslagen skiljer sig jämfört med kommissionens förslag. Vidare innehåller lägesrapporten en redogörelse av vilka de huvudsakliga frågorna i förhandlingen är. Slutligen anger ordförandeskapet förslag för fortsatt förhandling.

Förslag till svensk ståndpunkt

Sverige bör notera lägesrapporten.

SJÖFART

6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG (första behandlingen) (*)

(Kommissionens förslag till rättslig grund: artikel 91 i EUF-fördraget)
Interinstitutionellt ärende: 2013/0302 (COD)

– Allmän riktlinje (●)

9008/15 TRANS 167 MAR 65 CODEC 738

+ COR 1

13717/13 TRANS 475 MAR 133 CODEC 2035

Frågan har inte tidigare varit föremål för samråd med EU-nämnden. TU informeras den 2 juni.

Bakgrund

Sverige genomförde i december 2014 de grundläggande delarna av EU-regelverket för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Ett rederi kan nu välja att certifiera sig för inlandssjöfart och genomföra gods- och persontransporter. I arbetet med genomförandet har det tekniska direktivet (2006/87/EG) varit centralt. Det handlar framför allt om hur fartygen ska vara konstruerade och vilken utrustning de ska ha.

Sverige och andra medlemsstater utfärdar s.k. gemenskapscertifikat för fartyg som uppfyller kraven i direktiv 2006/87 vilket innebär att de får bedriva inlandssjöfart på EU:s inre vattenvägar. Kraven i 2006/87 bygger till stor del på de standarder som den s.k. Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) har utarbetat. CCNR fastställer de tekniska föreskrifterna för fartyg som trafikerar Rhen och utfärdar bl.a. Rhen-certifikat. Enligt kommissionen är det svårt att upprätthålla likvärdigheten mellan de två certifikaten då de är kopplade till två olika regelverk och två olika organisationer. Kommissionen vill se en utveckling mot en enda enhetlig uppsättning tekniska standarder.

Kommissionens förslag presenterades i september 2013 men förhandlingarna i rådet påbörjades först i januari 2015. Syftet med förslaget är att skapa en struktur på direktivet som underlättar framtagandet av tekniska standarder för inlandssjöfarten. Det föreslås alltså inga ändringar av de gällande tekniska standarderna. Direktivet föreslås omorganiseras så att artiklarna innehåller alla relevanta beslutsprocesser medan bilagorna renodlas till att endast innehålla tekniska standarder och detaljerade procedurbestämmelser. Därigenom kan en bättre teknisk harmonisering uppnås mellan det arbete som utförs inom EU respektive CCNR. Parallellt pågår ett arbete att hitta en lämplig organisatorisk struktur som gör det möjligt för EU och CCNR att utarbeta gemensamma tekniska standarder. EU och CCNR har skrivit under en överenskommelse om att inrätta en särskild kommitté under CCNR:s överinseende (den s.k. CESNI). Kommittén ska vara öppen för experter som företräder EU:s och CCNR:s medlemsstater.

Kommissionens förslag fick ett mestadels positivt mottagande. Frågor som har varit föremål för diskussioner har bl.a. varit direktivets tillämpningsområde, möjligheter till undantag och hur referenser till CESNI bör göras i direktivet.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till allmän riktlinje. Vidare föreslår regeringen att Sverige vid rådsmötet lämnar ett skriftligt uttalande till protokollet angående lydelsen av texten i Bilaga II, vilken innebär att de standarder som ska tillämpas är de vid varje stund gällande standarder som CESNI beslutat, en s.k. dynamisk hänvisning.

Regeringen hade föredragit en hänvisning till en särskild standard av CESNI, som därefter ändras av kommissionen genom delegerade akter för det fall CESNI ändrar standarderna.

Se även rådspromemoria.

Övriga frågor

7. a) **Rapport om halvtidsöversynen av EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2011–2020**

– Information från kommissionen

Kommissionen ska informera om EU:s trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020, vilket har genomgått en halvtidsutvärdering. Inriktningen är att det strategiska EU-målet för antalet döda är relevant och utmanande, men att en ökad årlig minskning av antalet döda i vägtrafiken krävs för att nå detta. Antalet omkomna i vägtrafiken har minskat med 18 procent, vilket inte är i linje med den utveckling som krävs för att nå målet om en halvering mellan 2010 och 2020. Under 2014 dog 25 700 personer på EU:s vägar och samhällets kostnader för dessa olyckor uppgick till strax under 100 miljarder euro. Antalet svårt skadade sjönk endast med 13 procent under perioden. 220 000 personer rapporterades svårt skadade förra året. För närvarande saknas ett strategiskt EU-mål för svårt skadade. Ett mål som motsvarar nivån för antalet döda skulle vara en minskning med antalet svårt skadade med 35 procent 2015–2020. Vidare anser Kommissionen att det kan övervägas att lägga till en genderaspekt i policyn, mot bakgrund av att män är överrepresenterade i olycksstatistiken.

b) **TEN-T & FSE: Christophersen-Bodewig-Secchi-rapporten: Lägesrapport om den första ansökningsomgången i Fonden för ett sammanlänkat Europa och TEN-T-dagarna (Riga den 22–23 juni 2015)**

– Information från kommissionen

Kommissionen väntas informera om processen med att fördela medel till de ansökningar om medel ur FSE som inkommit. Intresset för att söka medel ur fonden har varit mycket stort. Vid TEN-T-dagarna väntas korridorsamordnarna presentera arbetsplanerna för de nio TEN-T-korridorerna. Sverige har godkänt arbetsplanen för Skandinaviska-medelhavskorridoren.

c) **Tredje Asien–Europa-mötet mellan transportministrar (Riga den 29–30 april 2015)**

– Information från ordförandeskapet

Asien-Europa-mötet (ASEM) är ett forum för informell dialog och samarbete mellan EU:s 28 medlemsstater, Norge, Schweiz, 21 asiatiska länder, EU (företräd av EUs utrikestjänst) och sekretariatet för ASEAN (Association of Southeast Asian Nations). ASEM:s tre "pelare" är politisk dialog, ekonomiskt samarbete, samt övrigt samarbete av gemensamt intresse. Ordförandeskapet kommer att informera om resultatet av det tredje ministermötet.

d) Huvudplan för Shift2Rail

- Lägesrapport från kommissionen på begäran av den franska delegationen

Shift2Rail är ett gemensamt företag vars uppgift är att samordna och stödja järnvägsforskning inom ramen för Horisont2020. Företaget bildades i juli 2014 och Trafikverket är en av företagets nio grundarmedlemmar. Kommissionen väntas informera om uppstarten av företaget och arbetet med genomförandet av huvudplanen.

e) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

- Information från den luxemburgska delegationen

Luxemburg ska tillträda som ordförande för EU den 1 juli. Den luxemburgska delegationen avser att informera rådet om arbetsprogrammet för ordförandeperioden under andra halvåret 2015. Inriktningen på arbetet kommer att ligga på att fortsätta redan aktuella förhandlingar i rådet då inga större lagstiftningsakter förväntas från kommissionen innan slutet av året. En viktig målsättning för inkommande ordförandeskapet är att nå en överenskommelse i rådet om marknadsdelen inom det fjärde järnvägspaketet.