



REGERINGSKANSLIET

Kommenterad dagordning
rådet
N2011/2254/IS

Näringsdepartementet

2011-03-17

Internationella sekretariatet

Rådets möte (transportministrarna) den 31 mars 2011

Kommenterad dagordning inför samråd med EU-nämnden den 25 mars 2011

1. Godkännande av dagordningen

LAGSTIFTNING

2. (ev.) Godkännande av A-punktslistan

Intermodala frågor

3. Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om närmare föreskrifter för den offentliga reglerade tjänst (PRS) som erbjuds via det globala satellitnavigeringssystem via satellit som upprättats genom Galileoprogrammet
 - *Allmän riktlinje*
 - *Lägesrapport*

dok : 14701/10 TRANS 267 MAR 98 AVIATION 156
CAB 17 RECH 321 CODEC 996
7639/11 TRANS 78 MAR 35 AVIATION 49
CAB 20 ESPACE 8 CODEC 397

Förslaget har tidigare behandlats i EU-nämnden den 26 november 2010.

Bakgrund

I förordning 683/2008 fastställs villkoren för det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen Egnos och Galileo. Där anges att det system som upprättats genom Galileo-programmet ska erbjuda fem tjänster. En av dessa är en offentlig reglerad tjänst (Public Regulated Service), nedan kallad PRS. Den planeras vara helt reserverad för användare med myndighetstillstånd och användas för känsliga tillämpningar med stort behov av kontinuerliga tjänster. Rådet begärde i sina slutsatser från 2006 att kommissionen aktivt ska fortsätta att utarbeta en politik för tillträde till PRS.

Förslaget behandlar närmare föreskrifter för tillträde till och förvaltning av PRS, de olika förvaltnings- och övervakningsorganens funktioner, villkoren för tillverkning av och säkerhet avseende mottagare samt exportkontrollsystemet. Bl.a. föreslås att varje medlemsland självständigt bör kunna besluta vilka PRS-användare som ska bemyndigas samt fastställa tjänstens användningsområden. Man föreslår också att varje deltagare utser en ansvarig PRS-myndighet för förvaltning och kontroll av användare.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige föreslås acceptera ordförandeskapets förslag till allmän riktlinje och bör notera lägesrapporten.

Sjöfart

4. **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr [...] om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå**

–Lägesrapport

–Riktlinjedebatt

dok: 15717/10 MAR 111 CODEC 1210

7644/11 MAR 36 CODEC 398

Frågan har tidigare behandlats i EU-nämnden den 26 november 2010.

Bakgrund

EU:s sjösäkerhetsbyrå EMSA (European Maritime Safety Agency) tillkom till följd av olyckan med oljetankern Erika som ledde till omfattande oljeutsläpp. EMSA har till uppgift att hålla en hög, enhetlig och effektiv nivå på sjösäkerheten och att förebygga oljeutsläpp inom EU. Europaparlamentet och rådet antog den 27 juni 2002 förordning 1406/2002 som reglerar inrättandet av och verksamheten på EMSA. Förslaget till ändringen av EMSA:s grundförordning (1406/2002) syftar

till att klargöra EMSA:s nuvarande uppgifter och roll samt föreslår att EMSA:s uppgifter utökas till nya områden. De nya områden som föreslås har sin grund i den utveckling som skett på området, huvudsakligen på grund av antagandet av det så kallade EU:s tredje sjösäkerhetspaket.

Rådets arbetsgrupp började behandlingen av förslaget i slutet av november 2010. Trots ett flertal möten har man ännu inte lyckats komma fram till någon gemensam ståndpunkt. Det är framförallt två frågor som det återstår att komma överens om. Den första frågan rör utvidgningen av EMSA:s uppgifter och de följder som den får för byråns budget. Den andra frågan rör styrelsestrukturen för byrån. För att försöka lösa de utestående frågorna avser det ungerska ordförandeskapet att låta ministrarna diskutera dessa två frågor på rådsmötet.

Förslag till svensk ståndpunkt:

De frågor som skall diskuteras på rådsmötet är ännu inte slutligt bestämda och behandlade i Coreper. Regeringen ser positivt på förslaget såvitt det avser tillägg av de uppgifter som ålades EMSA i och med antagandet av tredje sjösäkerhetspaketet. Regeringen är också positiv till att EMSA:s uppgifter i vissa delar tydliggörs i och med denna omarbetning.

Sveriges generella inställning är annars att EMSA:s uppgifter inte ska utökas ytterligare och att förordningen inte får öppna upp för att lägga ytterligare framtida uppgifter på EMSA som inte regleras i EU-lagstiftningen. Om EMSA åläggs nya uppgifter ska kostnaderna för dessa i första hand ske genom omprioriteringar i befintliga budgetram. Det kan inte anses rimligt att EMSA ökar sina utgifter samtidigt som flertalet medlemsstater skär kraftigt i de nationella budgeterna. Regeringen anser vidare att styrningen av EMSA bör förbättras så att myndigheten ändrar riktning mot att vara en mer stödjande myndighet för medlemsstaterna.

ICKE LAGSTIFTANDE VERKSAMHET

5. (ev.) Godkännande av A-punktlistan

Intermodala frågor

6. **Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – Halvtidsöversyn av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen**
–Antagande av rådets slutsatser

–Riktlinjedebatt

dok: 5530/11 TRANS 15 MAR 8
 AVIATION 5 CAB 5 RECH 6 RELEX 56
 7635/11 TRANS 77 MAR 34 AVIATION 48
 CAB 19 ESPACE 7 RELEX 248

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Kommissionens presenterade den 21 januari 2011 ett meddelande med en halvtidsöversynen av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen. Meddelandet beskriver vad som uppnåtts halvägs under det innevarande finansiella perspektivet inom Galileo- och EGNOS-programmen. Kommissionen presenterar för information även en uppskattning av behovet av kompletterande finansiering för nästa finansiella perspektiv efter 2013, vilket man bedömer till 1,9 miljarder euro. Därutöver kommer, när väl systemet kommit i drift, årliga driftskostnader om ca 0,8 miljarder euro. Ett lagförslag med en mer definitiv summa kommer nu att presenteras inom ramen för förhandlingarna inför nästa finansiella perspektiv.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige föreslås acceptera ordförandeskapets förslag till rådets slutsatser.

Se vidare rådspromemoria

Luftfart

Yttre förbindelser

7. (ev.) Förslag till rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av ett samarbetsmemorandum mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen

–Antagande

dok: 7660/11 AVIATION 51 RELEX 253
 7702/11 AVIATION 55 RELEX 259
 7679/11 AVIATION 53 RELEX 255

Frågan om mandat för kommissionen att förhandla med ICAO har tidigare behandlats i EU-nämnden den 11 december 2009.

Bakgrund

I december 2009 fick kommissionen ett mandat av rådet att förhandla med ICAO (FN:s organ för internationell civil luftfart) om ett samarbetsavtal. Ett avtal paraferades i september 2010. Avtalet innebär ett ramverk för ett fördjupat samarbete inom fyra områden: flygsäkerhet, miljö, luftfartsskydd och flygtrafikledning. Till avtalet ska knytas fyra annex – ett för vart och ett av dessa områden. Samarbetet ska innefatta bl.a. informationsutbyte, konsultationer, biträde med experter och ömsesidigt deltagande i inspektioner och utbildningsprogram. En särskild Gemensam kommitté ska överse tillämpningen av avtalet. En årlig budget på 500.000 euro förutses för de tre första åren. Åtgärderna finansieras inom gällande ramar för EU:s budget.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen står bakom samarbetsavtalet och dess undertecknande.

Se vidare rådspromemoria

8. Utkast till rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om att ändra luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet *–Antagande*

dok:5541/11 AVIATION 6 RELEX 46 AELE 6 CH 3 RESTREINT UE
7656/11 AVIATION 50 RELEX 252 AELE 12 CH 8 RESTRAINT UE
+ COR 1 (da) RESTRAINT UE
7682/11 AVIATION 54 RELEX 258 AELE 13 CH 9 RESTREINT UE

Frågan har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

I juni 1999 undertecknades ett luftfartsavtal mellan EG och Schweiz. Avtalet har ersatt medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Schweiz och det ger EU:s och Schweiz' flygbolag trafikrättigheter mellan valfria punkter i Schweiz och i EU. Avtalet förutsätter att Schweiz ska implementera all EU:s lagstiftning på luftfartsområdet. Enligt avtalet från 1999 ska parterna fem år efter ikraftträdandet inleda förhandlingar om möjligheten att avtalet också ska omfatta rätt att bedriva inrikestrafik (cabotage) i Schweiz och i medlemsstaterna.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige står bakom mandatförslaget och målsättningen är att rådet antar förslaget till beslut.

Se vidare rådspromemoria

Sjöfart

9. (ev.) **Förslag till rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods**
–Antagande av rådets ståndpunkt

dok: 17511/10 MAR 127

+ COR 1

7867/1/11 MAR 40 JUSTCIV 49 REV 1

Förslaget har inte tidigare behandlats i EU-nämnden.

Bakgrund

Förslaget till rådsbeslut innehåller bestämmelser som reglerar EU:s tillträde till 2002 års protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Atenkonventionen, i dess lydelse enligt 2002 års protokoll, har i vissa delar införlivats i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen). Konventionen och förordningen innehåller bestämmelser om transportörens ansvar vid dödsfall och personskador. Atenförordningen träder i kraft den 31 december 2012 eller vid det datum som 2002 års protokoll till Atenkonvention träder i kraft, beroende på vilket datum som infaller först. I Sverige har nyligen tillsatts en utredning, där utredaren bl.a. ska ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen.

Mer i detalj innebär förslaget att rådet föreslås bemyndiga EU att, vid sidan av medlemsstaterna, ansluta sig till 2002 års protokoll till Atenkonventionen. Anledningen till det är att det är blandad kompetens, där EU har kompetens över större delen av Atenkonventionen, men medlemsstaterna fortfarande har kompetens över vissa delar. I samband med att EU ansluter sig ska EU avge en deklARATION, där det framgår vilka artiklar EU har kompetens över.

Förslag till svensk ståndpunkt:

Sverige välkomnar EU:s anslutning till 2002 års protokoll till Atenkonventionen. Anslutningen kommer förhoppningsvis att innebära att protokollet snart träder i kraft. Sveriges uppfattning är att det är angeläget med en internationell standard på området.

Övriga frågor

10. a) **Vitbok om transportpolitiken**
– *Föredragning av kommissionen*

Den första vitboken om en gemensam europeisk transportpolitik publicerades 1992 och den andra 2001. Arbetet med att ta fram en ny vitbok har pågått en längre tid och den presenteras efter flera förseningar den 23 mars. Det svenska ordförandeskapet ägnade avsevärd tid hösten 2009 åt att behandla den framtida transportpolitiken och förberedelsearbetet med vitboken. Den övergripande målsättningen för kommissionen med vitboken är att skapa ett fungerande inre europeiskt transportområde. Utgångspunkten är att transporter är fundamentala för vår ekonomi och vårt samhälle men att de måste vara hållbara med tanke på de utmaningar vi möter. Vitboken innehåller strategier och riktlinjer för kommissionens handlingsprogram på transportområdet fram till 2050. Den åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionen.

- b) **Informellt ministermöte om TEN-T (Budapest, den 7–8 februari 2011)**
– *Information från ordförandeskapet*
- c) **Krisen med vulkanisk aska i EU: uppföljning och större räckvidd för krishantering (EU-metod och bindande gränser)**
– *Information från kommissionen*

Luftrummet fick stängas av som en följd av vulkanutbrottet på Island för knappt ett år sedan. Skyndsamt fick två extra inkallade TTE-råd överenskomma kriterier för riskbedömning och riktlinjer för luftrummet stängning/användning. EU framförde vid ICAO:s generalförsamling förra hösten att ICAO på global nivå bör ta fram riktlinjer för liknande situationer. Men även på EU-nivå har samarbete kring bland annat riskbedömning aktualiserats. Kommissionen avser att informera om pågående arbete inom området.

d) Lägesrapport om medlemsstaternas ratificeringar av luftfartsavtal

– *Information från kommissionen*

e) Högnivåkonferens: genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet – det fortsatta arbetet (Budapest, den 3–4 mars 2011)

– *Information från ordförandeskapet*

dok: 7495/1/11 AVIATION 42 REV 1

Ordförandeskapet avser att lämna information från den konferens som hållits om genomförande av det gemensamma luftrummet efter att förordningarna reviderades 2009. Konferensen var en uppföljning av en motsvarande konferens i Madrid våren 2010 under Spaniens ordförandeskap då en s.k. Madriddeklaration togs fram. Resultatet av Budapestkonferensen är en Budapestcharter som inbjuder kommissionen, medlemsstaterna, arbetsmarknadens parter, flygplatshållare, luftrumsanvändare och EUROCONTROL att bidra till att elementen i det reviderade gemensamma luftrummet kan genomföras. Viktigaste elementen är bildandet av funktionella luftrumsblock och gemensamma mål för flygledningen inom EU (*performance targets*).

f) Senaste utvecklingen i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet

– *Information från kommissionen*

Kommissionen avser att informera ministrarna om framsteg i utvecklingen av det gemensamma luftrummet. Just nu pågår en process för att utifrån för EU formulerade prestationsmål för flygledningsverksamhet på nationell eller regional (inom funktionella luftrumsblock) precisera mål för säkerhet, miljöprestanda, kapacitet och kostandseffektivitet. Målen ska gälla under s.k. referensperioder där den första blir 2012 – 2015 och därefter förnyas vart femte år.

An annan fråga kommissionen sannolikt kommer att beröra är etableringen av funktionella luftrumsblock, FAB, som ska vara avklarad till i december 2012. Här kan nämnas att DK och SE finner ambitionsnivån för låg hios övriga deltagande stater i *Northern European Functional Airspace Block*, NEFAB, och kommer att fortsatt driva DK/SE-FAB men med ambitionen till ett nära samarbete med ”övriga-NEFAB” med sikt på ökad integrering vid någon tidpunkt då nya europeisk prestationsmål ska implementeras på regionalnivå. Det betyder tidigast 2015 men mer sannolikt 2020 eller 2025.

g) Utsläpp av växthusgaser från sjötransporter
 – *Information från kommissionen*

Inom International Maritime Organization (IMO) pågår ett intensivt arbete med att identifiera åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Bl.a. arbetar man med framtagandet av ekonomiska styrmedel. IMO:s framsteg har hittills varit små. Inom IMO har EU-länderna verkat för att konkreta åtgärder ska vidtas, motståndet från andra regioner i världen har dock varit stort.

Kommissionen har aviserat att om IMO inte fattar ett beslut senast den 31 december 2011 kommer KOM att föreslå att utsläpp från den internationella sjöfarten inkluderas i EU:s åtagande om minskade utsläpp av växthusgaser med målet att det ska träda ikraft år 2013.

h) (ev.) Förhandlingar om ett övergripande lufttransportavtal med Brasilien
 – *Information från kommissionen*

Sedan hösten 2010 pågår förhandlingar mellan EU och Brasilien om ett luftfartsavtal. Förhandlingarna är inne i slutskedet, och de kan sannolikt avslutas före sommaren. Kommissionen kommer att vid rådsmötet informera om förhandlingarna.

i) Det internationella transportforumet (Leipzig, den 25–27 maj 2011)
 – *Information från den spanska delegationen*

Sedan några år tillbaka anordnar International Transport Forum (ITF) ett årligt möte i Leipzig. Årets möte har temat "Transporter för samhället". Under tre dagar kommer transportministrar, beslutsfattare, experter och praktiker från olika delar av världen att samlas för att utbyta idéer om utvecklingen och framtiden för transporterna. Den svenska infrastrukturministern avser att delta på mötet och är särskilt inbjuden att tala på trafiksäkerhets-sessionen.

- j) **Säkerställande av att den kommande europeiska lagstiftningen om luftkvalitet tar fullständig hänsyn till transportfrågor**
 - *Information från den brittiska delegationen*

- k) **Framsteg för arbetet med säkerhet för flygfrakt**
 - *Information från den brittiska delegationen*

Sedan ett år tillbaka pågår ett arbete med en översyn av regelverket för luftfartsskydd för flygfrakt. Förenade Kungariket kommer att lämna viss information om detta arbete, oklart vilken.
