



Europeiska
unionens råd

SV

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

PRESSMEDDELANDE

3352:a mötet i rådet

Transport, telekommunikation och energi

Transport

Bryssel den 3 december 2014

Ordförande

Maurizio Lupi

Italiens infrastruktur- och transportminister

P R E S S

Rue de la Loi 175 BE – 1048 BRYSSEL Tfn: +32 2 281 6319 / 63 19 Fax: +32 2 281 80 26
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

16378/14

1
SV

De viktigaste resultaten från rådets möte

SES II+: Det gemensamma europeiska luftrummet

Rådet nådde fram till en allmän riktlinje om de båda förslagen inom paketet SES II+: ett för att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (SES-förslaget) och ett om att ändra reglerna för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa-förslaget). Förslagen syftar till att göra den europeiska lufttrafiken mindre fragmenterad och mer konkurrenskraftig. [Pressmeddelande](#)

Maurizio Lupi, Italiens infrastruktur- och transportminister, som ledde mötet, förklarade följande: "Vi har idag gett ett konkret svar till luftfarten inom EU och till EU:s medborgare, som väntat på detta förslag. Vi har nått en viktig överenskommelse om ett förslag som bör lösa många av de problem som medlemsstater har med SES-lagstiftningen och ställa genomförandet av initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum på en ny och positiv grund."

Det fjärde järnvägspaketet

Ministrarna gick igenom framstegen med förslagen om öppnande av marknaden och starkare styrning. De antog en allmän riktlinje om ett förslag om upphävande av den nuvarande förordningen om järnvägsföretagens redovisning, vilken blivit föråldrad.

Maurizio Lupi förklarade följande "Efter ett och ett halvt år som enbart ägnats åt den tekniska pelaren inom det fjärde järnvägspaketet har det italienska ordförandeskapet nu grundligt tagit sig an den politiska pelaren. Efter en inledande riktlinjedebatt i oktober i Luxemburg har vi fört vittgående förhandlingar som gjort det möjligt för oss att ange förslag inom alla huvudfrågor för det fortsatta arbetet. Det lettiska ordförandeskapet kommer därför att kunna fullborda förhandlingarna i rådet och därmed bana väg för den slutliga diskussionen med Europaparlamentet och, förhoppningsvis, antagandet av hela paketet, så som parlamentet och EU:s medborgare och företag önskar."

Investeringar i transportinfrastruktur

Ministrarna antog slutsatser om transportinfrastruktur och det transeuropeiska nätet.

Maurizio Lupi förklarade följande: "Investeringar i transportinfrastruktur och effektiva nät är av central vikt för att främja tillväxt och konkurrenskraft och därmed skapa fler och bättre arbetstillfällen. Med de slutsatser som vi idag antog sänder rådet enhälligt ett tydligt budskap, i samband med översynen av Europa 2020-strategin, om den ofantliga potential som investeringar i infrastrukturen har."

INNEHÅLL¹

DELTAGARE	4
------------------------	----------

PUNKTER SOM DISKUTERADES

INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUR	6
SES II+: GEMENSAMT EUROPEISKT LUFTRUM	6
PERSONAL OMBORD PÅ FISKEFARTYG	7
DET FJÄRDE JÄRNVÄGSPAKETET	8
Järnvägsföretagens redovisning	8
Öppnande och styrning av järnvägsmarknaden	9
Kommissionens förslag om öppnande av marknaden samt om styrning	10
ÖVRIGA FRÅGOR	11
Frågor om obemannade luftfartyg inom den årliga konferens om säkerhet som anordnas av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)	11
Galileo	11
Effekter av det ryska embargot mot Litauens vägtransportsektor	11
Det tillträdande ordförandeskapets arbetsprogram på transportområdet	11

ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER

inga

¹

- När uttalanden, slutsatser eller resolutioner har antagits formellt av rådet anges detta i rubriken för punkten i fråga, och texten står inom citattecken.
- Dokument som det hänvisas till i texten finns på rådets webbplats <http://www.consilium.europa.eu>.
- Antagna rättsakter med offentliga uttalanden till rådets protokoll markeras med asterisk. Uttalandena finns på rådets webbplats eller kan fås från presstjänsten.

DELTAGARE

Belgien:

Jacqueline GALANT

Mobilitetsminister med ansvar för Belgocontrol och
Belgiens statliga järnvägsbolag
NMBS/SNCB

Bulgarien:

Ivaylo MOSKOVSKI

Minister för transport, informationsteknik och
kommunikation

Tjeckien:

Ladislav NĚMEC

Biträdande transportminister

Danmark:

Magnus HEUNICHE

Transportminister

Tyskland:

Alexander DOBRINDT

Förbundsminister för transport och digital infrastruktur

Estland:

Clyde KULL

Ställföreträdande ständig representant

Irland:

Paschal DONOHOE

Biträdande minister för Europafrågor (premiärministerns
(Taoiseach) kansli samt utrikes- och handelsministeriet)

Grekland:

Andreas PAPASTAVROU

Ställföreträdande ständig representant

Spanien:

Ana María PASTOR JULIÁN

Minister för infrastruktur och transport

Frankrike:

Alain VIDALIES

Statssekreterare med ansvar för transportfrågor samt
marina frågor och fiskefrågor

Kroatien:

Siniša Hajdaš DONČIĆ

Minister för maritima frågor, transport och infrastruktur

Italien:

Maurizio LUPI

Infrastruktur- och transportminister

Cypern:

Marios DEMETRIADES

Minister för kommunikation och offentliga arbeten

Lettland:

Anrijs MATĪSS
Kaspars OZOLIŅŠ

Transportminister
Statssekreterare vid transportministeriet

Litauen:

Arijandas ŠLIUPAS

Biträdande transport- och kommunikationsminister

Luxemburg:

François BAUSCH

Minister för hållbar utveckling och infrastruktur

Ungern:

Olivér VÁRHELYI

Ställföreträdande ständig representant

Malta:

Joe MIZZI

Transport- och infrastrukturminister

Nederländerna:

Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Wilma MANSVELD

Infrastruktur-och miljöminister
Statssekreterare för infrastruktur och miljö

Österrike:

Alois STÖGER

Förbundsminister för transport, innovation och teknik

Polen:

Zbigniew KLEPACKI

Understatssekreterare vid ministeriet för infrastruktur och utveckling

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Statssekreterare för infrastruktur, transport och kommunikationer

Rumänien:

Iulian MATACHE

Statssekreterare vid transportministeriet

Slovenien:

Peter GAŠPERŠIČ

Infrastrukturminister

Slovakien:

František PALKO

Statssekreterare vid ministeriet för transport, byggnadsverksamhet och regional utveckling

Finland:

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Ställföreträdande ständig representant

Sverige:

Anna JOHANSSON

Infrastrukturminister

Storbritannien:

Robert GOODWILL

Juniorminister för transportfrågor

Kommissionen:

Violeta BULC
Elżbieta BIENKOWSKA

Ledamot
Ledamot

PUNKTER SOM DISKUTERADES

INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUR

Rådet antog vid ett offentligt sammanträde **slutsatser om transportinfrastruktur och det transeuropeiska nätet**. Slutsatserna ska utgöra ett bidrag till **halvtidsöversynen av Europa 2020-strategin för tillväxt**, inplanerad under 2015.

Det centrala budskapet till Europeiska rådets decembermöte – inom ramen för översynen av Europa 2020-strategin – är att EU:s ekonomi behöver ett effektivt nät för transportinfrastruktur för att kunna växa och generera sysselsättning.

Flera ministrar tog ordet för att tacka ordförandeskapet för dessa slutsatser och för det budskap som framförs i dem. Flera ministrar välkomnade redovisningen av Jean-Claude Junckers investeringsplan den 26 november. De ansåg, liksom ordförandeskapet och kommissionen, att investeringar i transportinfrastruktur som medför fördelar på såväl kort som lång sikt kommer att stödja ordförande Jean-Claude Junckers agenda.

- [Utkast till rådets slutsatser om transportinfrastruktur och det transeuropeiska nätet](#)

Vice ordförande Christophersen och samordnaren Carlo Secchi redovisade sin interimsrapport som utarbetats tillsammans med samordnaren Kurt Bodewig. I rapporten pekar man på exempel på projekt inom det transeuropeiska transportnätet som kan vara särskilt lämpade för nya finansieringsprogram. Upphovsmännen avser att lägga fram en slutrapport under våren 2015. Syftet är att säkerställa att europeiska transportprojekt kommer att kunna gagnas av dessa program. Rapporten beställdes av det italienska ordförandeskapet vid transportministrarnas informella möte i september 2014.

- [New financial schemes for European transport infrastructure projects – interim report](#)
- [Trans-European transport network](#)
- [En genomgång av Europa 2020-strategin](#) - meddelande från kommissionen

SES II+: GEMENSAMT EUROPEISKT LUFTRUM

Rådet nådde fram till en **allmän riktlinje** om de båda förslagen inom paketet SES II+: ett för att påskynda **genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet** (SES-förslaget) och ett om att ändra reglerna för **Europeiska byrån för luftfartssäkerhet** (Easa-förslaget).

Initiativet till ett gemensamt europeisk luftrum syftar till att reformera organisationen och förvaltningen av det europeiska luftrummet. Målet med reformen är att råda bot på den rådande fragmenteringen av luftrummet, göra flygtrafikledningstjänster effektivare och optimera användningen av flygledningskapaciteten. Rakare färdlinjer och ökat samarbete bör göra flygresor än säkrare, reducera kostnaderna och minska utsläppen av växthusgas. Tillsammans bör detta även göra den europeiska lufttrafiken mer konkurrenskraftig i förhållande till andra regioner i världen.

- För ytterligare information, se pressmeddelandet: [Det gemensamma europeiska luftrummet: rådet enas om en ståndpunkt](#)

PERSONAL OMBORD PÅ FISKEFARTYG

Ministrarna enades i princip om ett beslut om att bemyndiga medlemsstater att bli parter i den internationella konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg. När det nu råder enighet inom rådet kan förslaget översändas till Europaparlamentet för godkännande. När sedan parlamentet har gett sitt godkännande kan rådet anta förslaget.

Den internationella konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg är en IMO-konvention som antogs 1995 och trädde ikraft 2012. Den utgör det första försöket att göra säkerhetsnormer för fiskefartygsbesättningar obligatoriska internationellt.

Konventionen syftar till att säkerställa att personal ombord på fiskfartyg är både kompetent och kapabel att utföra sitt arbete. För att bevisa detta måste personalen inneha ett certifikat och genomgå läkarundersökning. Detta för att minska potentiella säkerhetsrisker för sjöfolk samt för egendom och den marina miljön. Ytterligare ett syfte är att skapa lika villkor inom fiskesektorn.

Bestämmelserna gäller för fartyg med en längd av minst 24 meter och minst 750 kW maskineffekt. De omfattar befälhavare, befäl, maskinister och radiooperatörer.

EU kan inte bli part i konventionen eftersom endast stater kan bli parter. Fyra EU-länder (Danmark, Spanien, Lettland och Litauen) har redan anslutit sig till konventionen. Enligt kommissionen faller vissa delar av konvention under EU:s exklusiva behörighet i fråga om ömsesidigt erkännande av kvalifikationer och påverkar fördragsbestämmelser och EU:s sekundärrätt. Därför behöver medlemsstaterna ett bemyndigande från rådet för att bli parter i konventionen.

I texten till beslutet uppmanas också samtliga EU-länder som har fiskefartyg som för deras flagg, hamnar som tar emot sjögående fiskefartyg som omfattas av konventionens tillämpningsområde, eller utbildningsinstitutioner för personal på fiskefartyg, att bli parter i konventionen.

- [Council decision authorising member states](#)
- [Internationella sjöfartsorganisationen \(STCW-F\)](#)

DET FJÄRDE JÄRNVÄGSPAKETET

Rådet antog en **allmän riktlinje** om ett förslag om att upphäva den nuvarande förordningen om järnvägsföretagens **redovisning**. Ministrarna **granskade** också **framstegen** med två förslag för att förbättra järnvägstjänsterna inom EU genom **öppnande av marknaden** och starkare **styrning**.

Förslagen utgör tillsammans den "**politiska pelaren**" eller "**marknadspelaren**" av det **fjärde järnvägspaketet**. För att kunna fastställas i lag måste de också godkännas av Europaparlamentet.

Järnvägsföretagens redovisning

Förslaget syftar till att upphäva förordning nr 1192/69 som blivit föråldrad och oförenlig med unionslagstiftningen. Den antogs ursprungligen för att anpassa kostnaderna och fördelarna med statliga järnvägsmonopol till kostnaderna inom andra transportsektorer.

Detta särskilda arrangemang var nödvändigt på 1960-talet då nationella järnvägsföretag ofta fullgjorde skyldigheter på myndigheternas vägnar. Dessa utbetalade familjetillägg och pensioner samt stod för sjukvårdskostnader. De bidrog också till den allmänna sysselsättningspolitiken genom att anställa människor som faktiskt inte riktigt behövdes. De åtgärdade till och med krigsskador inom sin egen budget. Dessa kostnader, och vissa fall också fördelar, placerade järnvägsföretagen i en ojämlig position i förhållande till andra transportmedel.

Endast fyra medlemsstater – Belgien, Irland, Polen och Tyskland – tillämpar fortfarande förordningen. Följande ersättningskategorier tillämpas fortfarande: förlust eller skada under arbete, pensioner och kostnader för plankorsningar. De sammanlagda årliga ersättningarna belöper sig på något över 100 miljoner euro.

De betalningar som är förenliga med EU-lagstiftningen kan verkställas inom alternativa instrument eller arrangemang. För plankorsningar, som utgör den största kategorin, kommer ett alternativt instrument att finnas tillgängligt senast den 16 juni 2015, när införlivandet av om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde har fullbordats.

Ministrarna var överens om att förordningen, så som kommissionen föreslagit, bör träda i kraft en dag efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

- [Redovisning: rapport till rådet](#)

Öppnande och styrning av järnvägsmarknaden

Förslagen till direktiv och förordning syftar till att förbättra **inrikes persontrafik** genom att **öppna den för konkurrens**. De innebär också införande av nya regler för **styrning av infrastrukturförvaltare** för att garantera lika tillgång till infrastrukturen och för att bättre uppfylla marknadens behov.

Syftet är att göra järnvägstjänster mer dynamiska och kundorienterade samt att främja investeringar och innovation.

Arbetet i arbetsgruppen har gått framåt efter rådets debatt i oktober. Det arbete som hittills har utförts sammanfattas i en lägesrapport som även innehåller förslag inför kommande diskussioner.

- [Lägesrapport om öppnandet av marknaden och om styrningen](#)

För att man ska komma framåt **föreslår ordförandeskapet att man bland annat ska studera följande frågor:**

- Skyddsbestämmelser bör införas för att bevara den "ekonomiska balansen" eller bärkraften i offentligt upphandlade tjänster, dvs. upphandlingsavtal som medför skyldighet att tillhandahålla tjänster även om dessa inte är lönsamma.
- Skyddsbestämmelser bör införas för att undvika "russinplockande". Det innebär att rörelseidkande bolag inte ska tillåtas välja lönsamma linjer till nackdel för sådana linjer som inte är lönsamma men som ligger i allmänhetens intresse.
- Medlemsstaterna bör i fråga om offentligt upphandlade tjänster kunna kombinera lönsamma och icke lönsamma linjer.

- Om man vidhåller principen konkurrensutsatt upphandling bör ett antal undantag beviljas.
- Det bör stå medlemsstaterna fritt att välja styrningsmodell. Det bör finnas gemensamma bestämmelser i syfte att oberoende av struktur säkerställa opartiskhet hos förvaltarna av infrastrukturen och insynen i kapitalrörelser.
- Tidfristerna bör vara längre än vad kommissionen föreslagit.

Ordförandeskapets förslag är tips inför den fortsatta diskussionen och avser inte att på något sätt vara normativa.

Kommissionens förslag om öppnande av marknaden samt om styrning

Efter det att godstransport på järnväg öppnades för konkurrens 2007, och internationell persontrafik 2010, föreslår kommissionen att den inrikes persontrafiken på järnväg ska öppnas för konkurrens från och med december 2019. Järnvägsföretagen i EU ska från och med då få lika tillgång i alla EU-länder till spår, signaler och stationer för drift av inrikes passagerartrafik.

Från och med 2019 ska avtal om allmän trafik, som för närvarande omfattar 90 % av alla tågresor i EU, som regel vara föremål för obligatorisk upphandling. Befintliga avtal som tilldelats direkt ska gälla till dess att de löper ut, men inte längre än till slutet av 2022.

Kommissionen föreslår även en förstärkning av EU:s regler för uppdelning mellan infrastrukturförvaltare, som sköter driften av nätet och stationerna, och järnvägsföretag, som tillhandahåller tjänster. Nationella järnvägsmonopol som fyller båda funktioner ska delas upp ("institutionell separation"). I medlemsstater där man vill behålla de befintliga holdingstrukturen ska som alternativ stränga skyddsåtgärder införas för att garantera infrastrukturförvaltarens oberoende.

- [Det fjärde järnvägspaketet:](#)

ÖVRIGA FRÅGOR

Frågor om obemannade luftfartyg inom den årliga konferens om säkerhet som anordnas av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)

Ordförandeskapet informerade ministrarna om Easas årliga konferens om säkerhet som hölls i Rom den 15–16 oktober 2014. Konferensen var inriktad på säkerheten inom reguljärt flyg och fjärrstyrda luftfartygssystem (inbegripet civila drönare). Kommissionen förklarade att det offentliga samrådet om fjärrstyrda luftfartygssystem nu var över och kommer att följas av konkreta förslag från kommissionen under det kommande året.

Ministrarna tog också upp ämnat fjärrstyrda luftfartygssystem vid transportrådets möte i oktober.

Galileo

Kommissionen uppdaterade ministrarna om sin ståndpunkt i fråga om EU:s globala system för satellitnavigering, Galileo och Egnos. Kommissionen framhöll systemens politiska och ekonomiska potential och erinrade om att målet är att senast 2016 tillhandahålla första tjänster inom Galileo och fullständiga tjänster senast 2020.

Effekter av det ryska embargot mot Litauens vägtransportsektor

Den litauiska delegationen informerade ministrarna om de svårigheter som litauiska lastbilar och passagerarfordon på senare tid har haft vid Rysslands gräns. Delegationen pekade på de potentiella allvarliga ekonomiska konsekvenserna och förlusterna för flera marknadsaktörer.

Kommissionen kommer att fortsätta att noga följa situationen.

- [Lithuanian delegation information note](#)

Det tillträdande ordförandeskapets arbetsprogram på transportområdet

Det tillträdande lettiska ordförandeskapet lade fram sitt arbetsprogram på transportområdet för första halvåret 2015. Bland de lagförslag som man kommer att inrikta sig på ingår det fjärde järnvägspaketet, flygpassagerares rättigheter samt tekniska krav för fartyg på inre vattenvägar. Vägtrafiksäkerhet, sjötransporternas internationella miljö och det transeuropeiska transportnätet är andra prioriterade områden. Transportrådet kommer att sammanträda den 13 mars och den 11 juni 2015.

- [Latvian presidency information note](#)

ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER
