

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 2 | 2013

Brussel, 20. mars



HOVEDSAKER	INNHold
<ul style="list-style-type: none"> • Første runde i Rådet om Jernbanepakke IV viste enighet om harmonisering, men skepsis til å gi ERA mer makt. Europarlamentet kan bli mer positiv til harmonisering. • Passasjerrettighetene i busstrafikk trådt i kraft. Forslag om endringer i flypassasjerforordningen nylig lagt fram. • Medlemsstatene slutter opp om Kommisjonens strategi for å skape et marked for «grønne» drivstoffer. Ingen ønsker bindende krav til antall ladestasjoner for el-biler. Frykt for betydelig offentlige kostnader. • Medlemstatene ser ikke noe presserende behov for ytterligere liberalisering av kabotasje-reglene i godstransporten på veg nå. Kommisjonen bes legge fram rapport om virkningene av nåværende regelverk, før man eventuelt fremmer forslag til ytterligere markedsåpning. • Europaparlamentet synes i større grad å ville følge Kommisjonens forslag til kjøretøykontrollpakke enn Rådet. Den periodiske kjøretøykontrollen skal skje på basis av en forordning • Bakkehåndteringsdirektivet for lufthavnene vedtatt i transportkomiteen Kvalitetskrav og forsterkede bestemmelser for de ansatte bidro til flertallet, men usikkert hva som skjer i Europaparlamentets plenum. 	<p>Planer, prioriteringer, resultater Rullerende arbeidsprogram Rådsmøtet 11.mars</p> <p>Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk Statsstøtte regler for bredbånd Telekommunikasjon og post Frigjøring av radiospektrum Ingen sak mot ex-monopolister BEREC anbefaling om tilgang ENISA kontor i Aten</p> <p>Vegtransport Ikke mer kabotasje nå Kjøretøykontrollpakken diskutert Laveste dødstall i vegtrafikken Felles marked for prikker? Elektronisk innkrevningssystem</p> <p>Jernbane Teknisk harmonisering viktig Kjøreplan Jernbanepakke IV Tyskland er med på ERTMS EU-dom støtter tysk jernbane</p> <p>Luftfart Nær enighet om hendelsesrapportering Luftfartspolitikken må koordineres bedre Styrking av flypassasjerers rettigheter Rett til erstatning ved forsinkelser Rødt lys for Ryanair – Air Lingus Flight and duty times Nye forhandlinger med Brasil</p> <p>Kollektivtransport Rettighetsforordning i kraft</p> <p>Transport&Miljø Clean Power for Transport Norge bra på el-bil Enighet om «stop the clock»</p> <p>Høringer Konferanser Taler</p>

Planer, prioriteringer, resultater

Europakommisjonens rullerende arbeidsprogram

Revisjon av bestemmelsene om kjøretøyers vektorer og dimensjoner, omarbeiding av Singel European Sky-regelverket, og en KOM-beslutning om metodikk for inventering av bruken av radiofrekvenser, er noen av initiativene som KOM varsler framlagt før sommerferien. Ytterligere liberalisering av lastebiltransportmarkedet står også på listen, men kan nok bli utsatt etter diskusjonen på Rådsmøtet 11.mars (se nedenfor under vegtransport). Arbeidsprogrammet finnes [her](#).

Rådet: Jernbanepakke IV og Clean Power for Transport på møtet 11.mars

På dagsordenen for Rådsmøtet 11.mars var det ingen saker til vedtak, og hovedsaken var en orienteringsdebatt om de tekniske delene av Jernbanepakke IV. I møtet var det ellers en presentasjon/meningsutveksling om Kommisjonens Clean Power for Transport strategi (infrastruktur for alternative drivstoffer), en framdriftsrapport om hendelsesrapportering i luftfarten, og en oppdatering fra Kommisjonen om utviklingen i ICAO – Aviation/ETS i lys av EUs «stop the clock»-beslutning. Under eventuelt ble det en meningsutveksling om vegen videre for dereguleringen av vegtransportmarkedet. Møtet kan karakteriseres som en oppvarming til Rådsmøtet i juni, hvor det irske formannskapet legger opp til vedtak på flere vanskelige saker. Pressemelding med møtereferat ligger [her](#).

Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

ESA: Oppdaterte statsstøtteregler for bredbånd

ESA (EFTA Surveillance Authority) vedtok 20. februar nye statsstøtteregler for bredbåndsutbygging etter en tilsvarende oppdatering fra Europakommisjonens side nylig. De nye reglene skal sikre tilpasning til den teknologiske utviklingen i sektoren og fremskynde tilgjengelighet av bredbåndstjenester og internett med høy hastighet for alle. Sentralt står følgende prinsipper: teknologinøytralitet, utvikling av superrask bredbånd, at offentlig finansiert infrastruktur må innebære en substansiell forbedring av eksisterende nettverk, samt åpen tilgang og transparens. Pressemelding finnes [her](#) og statsstøttereglene [her](#).

Telekommunikasjoner og post

KOM: vil frigjøre mer radiospektrum

På den store telekom konferansen GSMA i Barcelona i februar uttalte Kommissær Neelie Kroes seg sterkt for et ekte europeiske telekom marked og mer frigjøring av radiospektrum. Hun reagerte på at medlemsstatene i gjennomsnitt bare har solgt 65 % av 1200MHz båndet og i tillegg ikke øremerker inntektene fra denne auksjonen til utvikling av telekom markedet. Hun ser ikke bort fra at EU må ta over hele ansvaret for auksjon av spektrum en gang i fremtida, noe både Tyskland, Frankrike og Storbritannia er sterkt imot. Bransjeorganisasjonen til de tidligere monopolistene ETNO ønsker imidlertid utspillet velkommen.

KOM: lukker konkurransesak mot de fem store ex-monopolistene

Kommisjonen hadde fryktet at «E5», de fem store eks-monopolistene (Deutsche Telecom, France Télécom, Telefónica, Vodafone og Telecom Italia), ville bruke utviklingen av standarder strategisk til å stenge ut konkurrenter fra markedet. Men etter at standardiseringsarbeidet har blitt flyttet over fra E5 til GSMA og andre industriorganisasjoner har KOM nå avsluttet undersøkelsen fordi dette standardiseringsarbeidet tillater deltakelse av flere aktører. Les mer [her](#).

BEREC støtter anbefaling om nettverkstilgang

Organisasjonen av EU-landenes telekom regulatører, BEREC, gir full støtte til Europakommisjonens forslag til anbefaling om ikke-diskriminering praksis og transparent metode for kostnadsberegning for nettverkstilgang. BEREC deler KOMs arbeid for å sikre et transparent, forutsigbart og stabilt regulatorisk rammeverk for investeringer og utbygging av bredbånd i Europa. BEREC skal nå utarbeide detaljerte kommentarer til forslaget. Les BERECs pressemelding [her](#) og Kommisjonens reaksjon [her](#). KOMs forslag finnes [her](#).

ENISA: Åpnet kontor i Aten

Operasjonssenteret for ENISA (European Network and Information Security Agency) åpnet dørene i Aten 1.mars, mens det administrative hovedkvarteret fortsatt skal ligge på Kreta. Enigheten mellom EP og Rådet om ENISAs nye mandat åpnet for en slik styrking av ENISAs virksomhet.

Vegtransport

Rådet: Ikke presserende behov for liberalisering av kabotasje-reglene nå

En henvendelse fra Visegrad-landene (PL, SK, HU, CZ) om kabotasje i vegtransportmarkedet kan være startpunktet for en større diskusjon om konkurransevilkår mellom høy- og lavkostland i det indre vegtransportmarkedet. Det er ikke noe presserende behov for ytterligere liberalisering av kabotasje-reglene i godstransporten på veg nå var hovedinntrykket etter en diskusjon på Rådsmøtet 11.mars. Visegrad-landene med støtte fra Tyskland krevde i en erklæring til Rådsmøtet at KOM legger fram en rapport om virkningene av det nåværende regelverket til diskusjon i Rådet, før man eventuelt fremmer forslag til ytterligere markedsåpning. En annen gruppe MS, inkl DK, understreket behovet for å sikre en tilfredsstillende kontroll av gjeldende bestemmelser, bl.a. knyttet til arbeidsvilkår, før kabotasje-reglene eventuelt foreslås endret. Rekkfølge utspillet fra Visegrad-landene var noe overraskende da de ellers er kjent for en liberal holdning til kabotasje. RO, PT, og LT støttet videre oppmyking nå. Kallas sa det foreløpig ikke er fastsatt noen spesifikk timeplan, og at KOM vil legge vekt på synspunktene fra MS. Dette vil sannsynligvis innebære at et eventuelt forslag fra KOM neppe vil foreligge før etter sommerferien. Saksdokumentet ligger [her](#), og pressemeldingen fra Rådsmøtet [her](#).

EP/TRAN: Rapportutkast om kjøretøykontrollpakken lagt fram

TRAN drøftet 19.mars utkastene til rapporter for de tre elementene i Kjøretøykontrollpakken som har til hensikt å sikre et helhetlig og likeartet kontrollsystem i Europa og derigjennom bidra til styrke vegtrafikksikkerheten.

Werner Kuhn (EPP) som er rapportør for den periodiske kjøretøykontrollen støtter KOMs forslag om at reglene må utformes som en forordning, mens Rådet som kjent mener det bør være et direktiv. Han fikk også støtte fra flere i at to-hjulinger og traktorer bør være med i kontrollordningen som foreslått av KOM. Rådet har en annen oppfatning. Enkelte pekte også på at samme foretak ikke kan drive både reparasjon og kontroll. Det synes klart at det blir «kamp» mellom EP og Rådet om utformingen av dette regelverket; vanskeligst blir nok hvilken fleksibilitet for nasjonale tilpasninger det skal åpnes for.

Når det gjaldt vegkantkontrollen sa rapportør Sehnalova at hun i stor grad støtter KOMs forslag, og understreket behov for harmoniserte og effektive vegkantkontroller. Flere pekte på at det måtte sikres en fornuftig balanse mellom den periodiske kontrollen og vegkantkontrollen når det gjelder kommersielle kjøretøyer.

Avstemming over rapportutkastene vil skje 30.mai i TRAN og 2.juli. i plenum. Utkastet til rapport om den periodiske kjøretøykontrollen ligger [her](#), utkastet om vegkantkontrollen [her](#), og utkastet om endringer i vognkortdirektivet [her](#).

EU 2012: Laveste tall på dødsulykker i vegtrafikken

Ny statistikk fra KOM viser at dødsulykkene i trafikken på EUs vegnett ble redusert med 9% i fjor. I perioden 2001-2010 ble antall drepte redusert med 43 prosent, mens målsettingen var halvering i forhold til 2001. Selv om 75 mennesker drepes i vegtrafikken hvert år, er KOM likevel godt fornøyd med utviklingen, og går nå løs på strategien for å få ned tallet på hardt skadde. Se følgende pressemeldinger [her](#) og [her](#).

Felles marked for prikker?

Europaparlamentarikeren Michel Dantin (EPP, Frankrike) tror på felles førerkort med poeng/prikkbelastningssystem for trafikkforseelser. På et brev til Kallas hadde han fått positivt svar. Kommisæren skriver bl.a. «i forbindelse med langsiktig utvikling av førerkort-regelverket vil Kommissjonen vurdere en mulig innføring av uniforme kriterier for å kunne inndra førerkort, slik som du foreslår» (vår oversettelse). Et slikt initiativ vil kunne få stor betydning for trafikksikkerheten. Et slikt framtidig system vil også kunne bli sett i sammenheng med regelverket om grensekryssende håndheving av trafikkforseelser.

EP/TRAN: egen-initiert rapport om European Electronic Toll Service and Road Vignette

TRAN drøftet 19.mars utkast til en egen-initiert rapport om den europeiske elektroniske innkrevningssystemet for bompenger. Et av hovedspørsmålene i rapporten er hvordan man skal kunne finansiere infrastrukturen for dette systemet på en fair og kostnadseffektiv måte. Rapportutkastet ligger [her](#). KOMs strategimelding som ligger til grunn for INI-rapporten finnes [her](#). Avstemming i TRAN vil foregå 23.april og i plenum 10.juni.

Jernbane

Rådet: Teknisk harmonisering i jernbanen viktig, men skepsis til å gi ERA mer makt

En orienteringsdebatt om forslaget til omarbeiding av direktivet for økt interoperabilitet (samtrafikkevne) i europeisk jernbane var hovedsaken på Transportrådsmøtet 11.mars. Forslaget henger nært sammen med de andre «tekniske» delene av Jernbanepakke IV: regelverket for sikkerhet/sertifisering og forslaget om å gi jernbanebyrået ERA større fullmakter. Dette innebærer bl.a. spørsmål om overføring av nasjonale oppgaver til en EU-body. Dette er kontroversielt i mange land, og vil også direkte berøre Norge.

I diskusjonen kom det fram bred motstand blant MS mot å overføre kompetanse i sertifisering/godkjenning av rullende materiell og togselskaper til det europeiske jernbanebyrået ERA nå. MS frykter administrative kostnader og mangel på nødvendig fleksibilitet. Mange MS la vekt på at størstedelen av materiellet blir utelukkende brukt nasjonalt, og at regelverket da må ha nødvendig fleksibilitet for å håndtere nasjonale utfordringer. Diskusjonen bekreftet ellers den nære sammenhengen mellom de tre «tekniske» delene av Jernbanepakke IV. Etter debatten å dømme kan det ligge an til betydelige modifikasjoner i forhold til KOMs forslag. På den annen side kan EP ha større europeisk perspektiv på betydningen av teknisk harmonisering. Saksdokumentet ligger [her](#), og pressemeldingen etter Rådsmøtet [her](#).

EP/TRAN: Jernbanepakke IV fikk blandet mottakelse – kjøreplan klar

De som skal forhandle fram et kompromiss om Jernbanepakke IV står overfor en solid utfordring det kom tydelig fram i kommentarene etter at visepresident Kallas presenterte pakken i TRANs møte 19. februar. Saken skaper stor engasjement på tvers av politiske skillelinjer; mange MEPs er også opptatt av å forsvare nasjonale løsninger. I diskusjonen var det betydelig skepsis mot rigide bestemmelser om konkurranseutsetting; her svarte Kallas at KOM vil være med på å finne fleksible løsninger. Flere uttrykte også skepsis til «tvangsoppløsning» av integrerte selskaper, men mente også at en uavhengig infrastrukturforvalter er viktig for å hindre kryssubsidering og diskriminering av nye aktører. I motsetning til det som kom fram i Rådets diskusjon, virker det som EP i større grad ser behovet for raskere og mer harmoniserte løsninger for sertifisering/godkjenning av togsselskaper og rullende materiell gjennom et forsterket europeisk jernbanetilsyn.

Tidsplanen for behandlingen av Jernbanepakke IV i EP ser slik ut:

Mai 7:	Offentlig høring i TRAN
Juli 8-9:	Utkast til rapporter legges fram
September 16:	Tidsfrist for endringsforslag
Oktober 18:	Diskusjon av rapportutkast i TRAN
November 26:	Avstemming i TRAN
Januar 2014:	Avstemming i plenum

Rapportørene er fordelt mellom de politiske gruppene som følger:

Markedsåpning og «governance»	MEP Saïd EL KHADRAOUI, S&D, Belgia
Endringer i 1370-forordningen (anbud)	MEP Mathias Grosch, EPP, Belgia
Interoperabilitetsdirektivet	MEP Izaskun Bilbao Barandica, ALDE, Spania
Sikkerhetsdirektivet	MEP Michael Cramer, De Grønne
ERA-forordningen	MEP Robert Zile, ECR, Latvia

ERTMS: Tyskland slutter opp om systemet

Tyskland har nå bestemt seg for å investere i European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dermed gir landet opp planen om heller å installere det billigere overgangssystemet STM, i strid med EU-vedtaket om å etablere ERTMS på seks europeiske godskorridorer innen utgangen av 2015. Den tyske helomvendinga er viktig fordi fire av disse korridorene går gjennom tysk territorium. Danmark har allerede investert mye i ERTMS og hadde tidligere sammen med Sveits reagert kraftig på Tysklands soloopplegg.

EU-domstolen: godkjenner jernbaneholdingselskap med juridisk skille

I en dom 28.februar sier EU-domstolen at organiseringen av jernbanen i Tyskland og Østerrike (Cases C-555/10 og 556/10) er i tråd med gjeldende EU-regelverk. Dette er et nederlag for KOM som hadde innklaget landene for brudd på regelverket om juridisk og organisatorisk skille mellom infrastrukturforvalter og togdrift i integrerte selskaper. I dommen sier EU-domstolen at holdingselskapene både Østerrike og Tyskland med juridisk skilte enheter imøtekommer kravet om en uavhengig infrastrukturforvalter. Domstolen fant heller ikke hjemmel i eksisterende regelverk for KOMs supplerende krav til uavhengighet (bl.a. knyttet til ingen forbindelse mellom styringsorganer og ansatte). Transportkommisær Kallas mener dommen ikke strider mot forslaget i Jernbanepakke IV, og er overbevist om at «more effective separation between an infrastructure manager and other rail operations is essential to ensure non-discriminatory access for all operators to the rail tracks..» Dette hovedgrepet står fast i KOMs Jernbanepakke IV-forslag. I dommen fikk Kommisjonen imidlertid medhold når det gjaldt saken mot Spania og Ungarn (Cases C-473/10 og C-483/10), som ikke er i samsvar med EU-retten. Gebyr for bruk av skinnene må settes av infrastrukturforvalteren og ikke av staten.

Infrastrukturforvalteren kan bare gebyrlegge direkte kostnader for bruk av skinnene. Kommisjonen ønsker dommen vedrørende Ungarn og Spania velkommen. Les mer [her](#) og [her](#).

Luftfart

Rådet: Nærmer seg enighet om hendelsesrapportering

Alle medlemsland hilser forslaget om hendelsesrapportering velkommen, men flere spørsmål gjenstår. Det gjelder bl.a. potensielle administrative kostnader både for myndigheter og selskaper, definisjon av «grov uaktsomhet» og rettslig beskyttelse av «varslere», samt KOMs ønske om fullmakter gjennom «delegated acts». Det irske formannskapet har likevel ambisjon om enighet om hovedretningslinjene på Rådsmøtet i juni. Det vanskeligste spørsmålet er beskyttelse av «varslere» og hva som menes med «grov uaktsomhet». Praksis og definisjoner varierer her mellom MS. Saksdokumentet ligger [her](#), og pressemeldingen med referat etter Rådsmøtet ligger [her](#).

EP/TRAN: Bakkehåndteringsdirektivet vedtatt på nytt

TRAN-komiteen behandlet og stemte over Bakkehåndteringsdirektivet for annen gang 19.mars, etter at saken som kjent ble sendt tilbake fra plenum før jul i fjor med beskjed om ny behandling. Sterke krefter har ønsket å avvise hele forslaget bl.a. med begrunnelse at det ikke ivaretar de ansattes rettigheter på en tilfredsstillende måte. Forslaget om å avvise hele direktivet ble imidlertid nedstemt med knapt flertall (23-21).

Etter avstemming over de mange endringsforslagene, ble den endelige teksten vedtatt med 19 for, 15 imot og 10 som avsto fra og stemme. Flertallet legger til grunn at med de endringene som ble vedtatt er direktivet nå tilstrekkelig fleksibelt til å kunne ivareta ulike hensyn og det vil gi en mer effektiv bakkehåndteringstjeneste ved de største lufthavnene. Komiteen la inn skjerpede krav til tjenestekvalitet, og bestemmelser som skal hindre forringelse av arbeidsvilkårene for de ansatte.

Men både det knappe prinsipielle flertallet og de mange MEPs som avsto fra å stemme over den endelige teksten kan bety at det blir en spennende ny avstemming i EP Plenum. KOM har som kjent truet med å trekke hele «Lufthavnpakken» dersom bakkehåndteringsdirektivet blir avvist. Avstemming i plenum vil skje 16.april. Redegjørelse for saksgangen, utkast til revidert rapport og de mange endringsforslagene finnes [her](#). Pressemeldingen etter komite-vedtaket ligger [her](#) og saksordførers uttalelse [her](#).

EP/TRAN: EUs eksterne luftfartspolitik må koordineres bedre

Rapportørens utkast til egen-initiert rapport om EUs eksterne luftfartspolitik ble drøftet i TRAN 18.mars. I tråd med KOMs strategimelding krever utkastet sterkere koordinering og enhet på EU-nivå for å kunne styrke europeisk luftfartsnærings konkurransevne. Det synes å være bred enighet mellom EP, Rådet og KOM om vegen videre. Avstemmingen vil etter planen skje i TRAN 7.mai og i plenum 1.juli. Rapportutkastet finnes [her](#), KOMs strategimelding her, og Rådskonklusjonene fra desember 2012 ligger [her](#).

KOM styrker flypassasjerenes rettigheter

Europakommisjonen la 13. mars fram forslag som styrker flypassasjerenes rettigheter ytterligere. Det gjelder nye og bedre rettigheter til informasjon, underhold og assistanse, samt nye rettigheter til om-booking i tilfeller hvor passasjerene er strandet på en lufthavn. Et viktig formål med forslaget er å oppheve gråsoner i Forordning 261/2004 som har ført til rettssaker de siste årene. Det gjelder bl.a. definisjonen av «ekstraordinære omstendigheter» og gråsoner knyttet til forsinkelser og kanseleringer.

For å gi flyselskapene en rimelig tid til å finne en løsning ved forsinkelser foreslås forsinkelsestiden utvidet fra 3 til 5 timer for flyginger innen EU, før man har krav på økonomisk erstatning. Samtidig blir gjennomføring av reglene, klageprosedyrene og sanksjonene forbedret slik at passasjerene i praksis får det de har krav på raskere og enklere. Endelig foreslår KOM en økonomisk byrdedeling for å unngå uforholdsmessige byrder for flyselskapene; det gjelder særlig på korte, regionale ruter. Kommentarer fra transportpolitikere i EP tyder på tverrpolitisk motstand mot forslaget om å utvide tiden på en forsinkelse før det kan kreves økonomisk kompensasjon. Les mer [her](#) og [her](#).

EU-domstolen: flypassasjerene har rett på erstatning ved forsinkelse

For tredje gang bekreftet EU-domstolen nylig at flypassasjerer har rett på erstatning ved minst 3 timers forsinkelse. Mens Forordning 261/2004 sier at passasjerer har rett på kompensasjon ved kansellering, sier domstolen at dette gjelder også forsinkelse. Tidligere har domstolen sagt det samme i saker fra 2009 og 2012. Dommen har vært viktig for KOMs forslag til revisjon av flypassasjerrettigheter som nylig ble lagt fram (se ovenfor). Luftfartsnæringen i EU er redd for at dommen kan skape problem for så kalte «interlining tjenester» bl.a. fordi EU ikke kan pålegge ikke-EU-flyselskaper samme erstatningsplikt. Konsekvensen kan i verste fall være at passasjerer må kjøpe flere flybilletter hvis de skifter fly.

KOM: Rødt lys til Ryanairs overtagelse av Air Lingus

KOM sa 27. februar som ventet nei til Ryanairs tredje bud for å overta det irske flyselskapet Air Lingus. Begrunnelsen er fare for monopolstilling i flere ruteområder, særlig på det irske markedet. Ryanair varsler å anke dommen som de betegner som «motivert av politiske og ikke konkurransemessige hensyn». Allerede i juni 2007 nedla KOM forbud mot fusjonen. Ryanair hadde påklaget vedtaket, men KOM fikk medhold av EU-domstolen. I 2010 droppet Ryanair selv sitt andre forsøk. Les mer [her](#) og [her](#).

EP/TRAN: Flight and duty times i luften – kritiske spørsmål til Kommisjonen

Parlamentarikere fra alle grupper viste stort og kritisk engasjement under utspørringen av KOM om status i arbeidet med nye regler for «flight and duty times» for flygende personell i TRAN-komiteen 19.mars. Oppmerksomheten var særlig knyttet til reglene for nattflyging og standby-tid. En del MEPs sa at de ville vurdere å legge ned veto mot endringer som ikke la større vekt på arbeidsforhold og passasjersikkerhet enn flyselskapenes kommersielle interesser. Komiteleder Brian Simpson advarte om at et veto mot de nye reglene ville kunne fryse de nåværende bestemmelsene, som bl.a. har lengre nattflygingstider enn i EASAs forslag. KOM sa at den vurderte mindre endringer i EASAs forslag før den ville legge fram sitt endelige forslag. Medlemstatene har vi stor grad støttet opp om EASAs forslag. Dette er en meget betent sak hvor de ansattes organisasjoner har kjempet sterk i mot EASAs forslag. TRAN-komiteen vil drefor holde en høring med de berørte partene når KOM har lagt fram sitt forslag. Tidspunktet for framleggelsen er ikke klar. Pressemeldingen etter møtet ligger [her](#).

KOM: Villig til nye luftfarts forhandlinger med Brazil

Kommisjonen er etter en samlet vurdering villig til å gjenåpne forhandlinger om fire av fem endringer som Brazil ønsker i avtalen innenfor rammen av det forhandlingsmandatet KOM allerede har. Unntaket er Brazil's krav om 5.frihets trafikkrettigheter. Her sa KOM på Rådsmøtet 11.mars at den vil be om et utvidet mandat fra Rådet for også å forhandle om disse trafikkrettighetene. Saksdokumentet ligger [her](#) og pressemeldingen fra Rådsmøtet ligger [her](#).

Kollektivtransport

EU: Passasjerrettigheter for bussreiser trådt i kraft

Siden 1. mars har passasjerene i alle transportmåter utstrakte rettigheter i og med ikrafttreden av forordninga for busspassasjerrettigheter. Passasjerrettighetene i busstransporten ligner mye på de som finnes i luftfarten og i togtrafikken. Det gjelder bl.a. særlige rettigheter for funksjonshemmede, krav på mer og enkel informasjon, og erstatningskrav ved bl.a. kansellering, forsinkelse eller ulykke. Les mer [her](#). Selve forordninga ligg [her](#).

Transport & miljø

Rådet: Clean Power for Transport - bekymring for obligatoriske krav og finansiering

MS slutter opp om KOMs strategi for å bryte oljeavhengigheten i transportsektoren, og skape et marked for «grønne» drivstoffer, men ingen ønsker bindende krav til antall ladestasjoner og muligheter for tanking av LNG/CNG mm. Dette kom fram da Rådet 11.mars drøftet KOMs forslag til strategi og direktiv for utbyggingen av infrastruktur for alternative drivstoffer (Clean Power for Transport). Visepresident Kallas innrømmet at det var rom for økt fleksibilitet og åpnet for diskusjon om tilpasninger.

KOMs foreslåtte strategi trekker opp rammeverket for teknologisk utvikling og investeringer i infrastruktur, mens forslaget til direktiv inneholder bestemmelser for å sikre tilstrekkelig utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer. Når det gjelder infrastrukturutbyggingen betviler flere KOMs antagelse om at infrastrukturutbyggingen i all hovedsak vil kunne bli finansiert utenom offentlige budsjetter. Det er en frykt for økte offentlige utgifter dersom det ikke blir tilstrekkelig fleksibilitet i standardkravene. Flere MS mener også at tidsplanen er for ambisiøs (2020). Med unntak av Frankrike er det bred tilfredshet med at KOM har valgt standard for el-lader (type 2) fordi den er desidert mest utbredt. SE og UK uttrykte bekymring for faren ved å «velge vinnere»; ønsket større vekt på teknologi-nøytralitet. Saksdokumentet ligger [her](#) og pressemeldingen med referat fra Rådsmøtet [her](#).

El-biler: Norge får skryt, men kan være urealistisk for andre

I det siste har Norge fått positiv oppmerksomhet i internasjonal presse for sin el-bil satsing. El-bilene er en stor suksess i Norge både når det gjelder salgstall og klimamessig (hvis en går ut i fra at norskprodusert strøm er nesten 100 % CO2-fri). Den norske veksten bygger bl.a. på sterke økonomiske insentiver og andre fordeler, som i følge pressen ikke uten videre lar seg anvende i andre land. Der kan el-biler til og med forverre miljøsituasjonen dersom elektrisiteten kommer fra kullkraftverk, eller at incentivene rett og slett blir for kostbare for staten. Les mer [her](#)

EP/Rådet: Slutter opp om «Stop the clock» – Klimakvoter for flytrafikk

Som meldt tidligere har Europakommisjonen foreslått å utsette innlemmelsen av ikke-EU/EØS fly i kvotesystemet ETS med ett år. Dette skal gi den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO tid til å finne en global markedsbasert løsning for reduksjon av drivhusgassutslipp fra flytrafikken. KOMs forslag er for tida til behandling i Europaparlamentet og Rådet. Miljøkomiteen ENVI i EP sluttet seg 26. februar til KOMs forslag, men tilføyde at «stop the clock» slutter definitivt etter ett år, og at inntektene fra kvotesalg må øremerkes tiltak til reduksjon av CO2 utslipp fra fly. Det irske EU-formannskapet twitret 12.mars at EP og Rådets forhandlere var blitt enige om saken. Spesielt lavprisselskapene er imidlertid sterk i mot den midlertidige unntaksordningen som de anser som stor konkurranseulempe, og truer med rettsak. Flere miljøorganisasjoner er også kritiske fordi de mener Kommisjonen har gått for langt med innrømmelser og tro på at ICAO vil finne en løsning.

Les pressemelding fra Europaparlamentet [her](#), intervju med saksordføreren [her](#) og reaksjon fra miljøorganisasjoner [her](#). Pressemelding fra Rådsmøtet ligger [her](#).

Høringer

Godkjenning av screening utstyr for lufthavner

DG Enterprise har lagt ut en åpen høring om en felles sertifiseringsordning for screening utstyr til lufthavner med høringsfrist 10.juni. Høringsdokumentet og spørreskjema finnes [her](#).

Konferanser

ITS-workshop: **ENABLERS FOR MULTIMODAL TRAVEL PLANNING AND INFORMATION SERVICES** 16. april i Brussel. Mer informasjon [her](#).

Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Thinking European and winning the wireless race](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Smashing barriers and thinking big](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Building smart cities with broadband](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Presentation of the 4th railway package](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Statement on passenger Rights revision](#)

Vennlig hilsen

Olav Grimsbo

Samferdselsråd

olgr@mfa.no

+32 (0) 2 238 74 44

