

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr. 6 | 2014

Brussel, 22. oktober 2014



HOVEDSAKER

Det nye kommisjonen til Junker er nå godkjent av Parlamentet. Flertallet av parlamentsmedlemmene stemte i dag for det nye kommisjonskollegiet. Senere i uken vil Rådet godkjenne den nye kommisjonen, slik at kommisjonspresident Junker og hans visepresidenter og øvrige kommisærer kan tiltre 1. november.

Den nye kommisjonslederen har valgt en ny organisering av Kommisjonens arbeid – han har utnevnt syv visepresidenter som skal lede hver sine såkalte «project teams». Disse visepresidentene skal styre og koordinere arbeidet til en rekke ulike kommisærer og generaldirektorater. Målet er å fjerne siloer og fremme samarbeid og helhetlig tenking. Junker har understreket viktigheten av arbeidet med Digital Agenda ved å utnevne en egen visepresident for dette området. Visepresident Ansip – leder for prosjektteamet «A Connected Digital Single Market» skal koordinere arbeidet som pågår innenfor ulike direktorater for å sikre et helhetlig arbeid med digital agenda. Kommisær for digital økonomi og samfunn – Gunther Oettinger – blir naturligvis en nær samarbeidspartner.

Mens både visepresident Ansip og kommisær Oettinger har lang politisk erfaring – førstnevnte har blant annet vært statsminister i Estland fra 2005 til 2014, mens sistnevnte har vært ministerpresident i Baden-Württemberg og leder for kristeligdemokratene i Tyskland, samt energikommisær fra 2010 til 2014 – er den nyutnevnte kommisæren for transport, Violeta Bulc, helt uten politisk erfaring.

Både Jernbanepakke IV, Single Sky II+ og Telecom Single Market-pakken står høyt på det italienske formannskapets prioritetsliste. Det arbeides intenst med alle de tre forslagene i rådsarbeidsgruppene. For så vidt gjelder Jernbanepakke IV, ble dette forslaget diskutert på ministernivå for første gang på rådsmøte for transport i begynnelsen av oktober, og det kom klart fram at det gjenstår mye arbeid for å komme frem til kompromiss når det gjelder den politisk delen av denne pakken. Når det gjelder telekompakken, har et forslag til kompromisstekst fra formannskapet lekket ut, og der fremkommer det at forslaget er betydelig redusert og at formannskapet konsentrerer seg om å oppnå enighet knyttet til frekvensforvaltning, internasjonal gjesting, nettnøytralitet og forbrukerrettigheter. Det kan likevel se ut som om italienerne neppe vil klare å komme i mål med denne pakken i løpet av formannskapsperioden.

INNHold

[Planer og resultater](#)

[Infrastruktur og nettverk](#)

[Telekom og post](#)

[Vegtransport](#)

[Luftfart](#)

[Transport & Miljø](#)

[Konferanser](#)

Planer og resultater

Ny kommisjon

10. september presenterte den nyvalgte presidenten, Jean Claude Juncker, sin nye kommisjon som består av 28 medlemmer. Alle kommisærkandidatene har nå vært gjennom høringer i Parlamentet og i dag ble den nye kommisjonskollegiet godkjent av Parlamentet.

To av Junkers kommisærkandidater fikk ikke grønt lys av Parlamentet under høringene: Den slovenske liberale visepresidentkandidaten Bratusek (energiunionen) trakk seg derfor etter mistilliten fra Europaparlamentet. For så vidt gjelder den ungarske kommisærkandidaten, Tibor Navracsics, stilte Parlamentet kun krav om endringer i porteføljen som betingelse for å kunne godkjenne han.

Junckers kommisjon har ny ansvarsfordeling og ny organisering, og består blant annet av syv visepresidenter som skal lede hvert sitt prosjektteam, som får et overordnet ansvar for å koordinere ulike saksfelt. «Vinnerteamet» som Juncker har omtalt den nye kommisjonen, inkluderer flere tidligere statsministre og vise-statsministre, 19 ministre, syv kommissærer (som har sittet tidligere), og åtte tidligere parlamentsmedlemmer.

To for tiden svært viktig kommisærposter går til henholdsvis Frankrikes tidligere finansminister Pierre Moscovici som er nominert til økonomikommissær, og britiske Jonathan Hill som blir kommissær for finansielle tjenester. Våre naboland Danmark og Sverige blir representert i den nye kommisjonen med tidligere dansk økonomiminister Margrethe Vestagers som ny konkurransekommissær, og svenske Cecilia Malmström som ny handelskommissær.

På transportområde har Violeta Bulc (50) fra Slovenia fått rollen som transportkommissær. Junker hadde i utgangspunktet valgt Maros Sefcovic (48) fra Slovakia i denne rollen, men på grunn av at den opprinnelige slovenske kommisærkandidaten Bratusek, trakk seg, gjorde Junker om på porteføljedelingen. Sefcovic fikk tildelt ny rolle som visepresident for energiunionen (som egentlig var tiltenkt Bratusek), mens Bulc blir transportkommissær. Transportkomiteen i Parlamentet var svært fornøyde med Junkers opprinnelige valg av Sefcovic, og gav uttrykk for misnøye da det ble kjent at Junker gav Sefcovic nye oppgaver.

Andrus Ansip (57) fra Estland blir visepresident med ansvar for det digitale indre markedet, mens Gunther Oettinger (61) fra Tyskland, er blir kommissær for digital økonomi og samfunn.

[Her](#) kan du lese pressemeldingen fra der Junker presentere sin nye kommisjon. [Her](#) kan du se en oversikt over vise-presidenter og kommissærer. [Her](#) kan du se den nye organiseringen av Kommisjonen (ved å klikke på de ulike visepresidentene får man oversikt over hvilke ansvarsområder de skal koordinere. Og [her](#) kan du lese dagens pressemelding vedrørende Parlamentets godkjennelse.

Andrej Ansip visepresident for det digitale markedet

Estlands Andrej Ansip blir kommissær og vise-president for det digitale markedet. Utpekingen av en egen visepresident for digital agenda understreker at Junker prioriterer digital agenda og elektronisk kommunikasjon høyt på agendaen.

De første sakene som venter Ansip er blant annet reformer av den digitale sektor, opphavsrett og datautveksling mellom USA og EU.

Den 6. oktober var Ansip på høring i EP, en høring som ble omtalt som meget vellykket i etterkant. Selv om Ansip ble kritisert for å uttalte seg politisk vagt omkring temaer som frekvensforvaltning og personvern, ble han rost for sin inngående kunnskap om det digitale. Ansip vektla betydningen av personvern dersom folk skal ha tillitt til det digitale, og la vekt på at dette vil være essensielt også i forhold til utviklingen av «the internet of things». Videre bekreftet Ansip nødvendigheten av en reform av opphavsretten samt behovet for lovgivning omkring nettnøytralitet. [Her](#) kan du se pressekonferansen etter høringen.

Gunther Oettinger ny kommissær for digital økonomi og samfunn

Tyske Gunther Oettinger er utpekt som kommissær for digital økonomi og samfunn. I perioden 2010-2014 var han energikommissær og har vært vise-president i Kommissjonen siden juli 2014. Telekompakken «Telecom Single Market» er en av de første sakene som vil møte Oettinger, der både spørsmål knyttet til frekvensforvaltning, internasjonal gjesting og nettnøytralitet er vanskelige temaer.

Det er ventet at forholdet mellom tradisjonell kringkasting og nettbaserte TV-tjenester, samt forholdet mellom tradisjonell telefoni og nettbaserte tjenester som Skype og WhatsApp, er nye saker som Oettinger må ta tak i. Ellers venter saker som sikkerhet ved bruk av skytjenester, bruken av Big Data og sikkerhet ved bruk av elektronisk betalingsmetoder via smarttelefoner og e-handel. I et intervju uttalte Oettinger at han ikke er noen «digital native», men er nysgjerrig og motivert til jobben.

Mandag 29. september var Gunther Oettinger i Parlamentet for høring. Oettinger uttalte at Europa befinner seg midt i en digital revolusjon og oppfordret EU til økt innsats for å innhente internasjonale konkurrenter. I løpet av den tre timer lange høringen snakket Oettinger kun på tysk. Han fikk blant annet spørsmål om sitt syn på retten til å bli glemt på nettet, og hvordan informasjon om individer kan slettes, som for eksempel at han selv mistet førerkortet grunnet promille på 1,4. Dette var mer en ett tiår siden, og Oettinger svarte kaldt at hendelsen kom uansett aldri til å bli glemt, da det også var avisartikler om det.

Oettinger uttalte at Europa henger etter USA og asiatiske land på ekomområdet, og at han i de neste månedene vil diskutere med parlamentsmedlemmene hva som kan gjøres for å snu denne utviklingen. Oettinger ble spurt om nettnøytralitet, personvern og roamingkostnader, men det ble viet mest tid til spørsmål om opphavsrett. Oettinger la vekt på viktigheten av opphavsrett og beskyttelse av den, men at man også måtte ta i betraktning aktørene i den digitale verden som ønsker tilgang på alle produkter. [Her](#) kan du se pressekonferansen i etterkant av høringen.

Violeta Bulc ny transportkommisær

Slovenske Violeta Bulc er utpekt som ny transportkommisær, og tar over etter Siim Kallas. Bulc har ingen tidligere politisk erfaring. Inntil september i år har hun ikke hatt politiske verv – da ble hun valgt til minister i den slovenske regjeringen.

Under høringen i Parlamentet den 20. oktober la Bulc stor vekt på at vekst, arbeidsplasser og sosial rettferdighet må integreres i transportpolitikken. Hun understreket viktigheten av investeringer i infrastruktur og et sammenhengende transportnett i Europa.

Oppgavene Bulc har fått tildelt av Juncker favner bredt; fremme utbygging av infrastruktur og identifisere «innovative finansieringsløsninger», videreutvikle bruker-betaler prinsippet, bidra til reduksjon av CO2 fra transportsektoren, og sist men ikke minst Jernbanepakke IV og Single European Sky.

Nye rapportører i TRAN

Italienske Davi-Maria Sassoli og nederlandske Wim van de Kamp har blitt utnevnt som rapportører på Jernbanepakke IVs tekniske pilar, og tar over etter hhv Said El Khadraoui og Mathieu Grosch. Sassoli vil være ansvarlig for delen av pakken som omhandler liberalisering av de nasjonale jernbanemarkedene og jernbaneforvaltning, mens Van de Camp vil være ansvarlig for arbeidet med tildelingen av offentlige tjenestekontrakter. Det kan være interessant å merke seg at de to tidligere rapportørene som jobbet med den politiske pilaren i Jernbanepakke IV, som også er den mest omstridte delen av pakken, ikke ble gjenvolgt.

Resultater av transportrådsmøte 8. oktober

8. oktober ble det avholdt transportrådsmøte i Luxembourg hvorav temaene diskutert var havnetjenester, håndhevelse av grensekryssende trafikkforseelser, liberalisering og forvaltning av jernbanen, bruken av sivile droner og reformpakken Single European Sky.

Havnetjenester: Formannskapet hadde lagt fram et utkast til kompromiss som var grunnlaget for diskusjonen. Målet var å oppnå en såkalt «general approach», noe medlemsstatene også klarte. Kompromisset omfattet blant annet økt markedstilgang og økt finansiell transparens. De nye reglene skal fremme rettferdig konkurranse, økte investeringer og fjerne juridiske uklarheter. Regelverket skal omfatte alle havner i TEN-T nettverkets retningslinjer, men medlemsstatene skal imidlertid på visse vilkår ha adgang til å unnta havner fra å omfattes av regelverket. Når det gjelder de ulike tjenestekategoriene, skal lastetjenester og passasjertjenester omfattes av forordningens regler om finansiell gjennomsiktighet, men være unntatt fra reglene om markedstilgang slik Kommisjonen har foreslått. Medlemsstatene vil fremdeles selv kunne fastsette regler om markedsadgang for disse tjenestene. Når det gjelder lostjenester, kan medlemslandene velge å ikke anvende reglene om markedsadgang, men for så vidt gjelder de øvrige delene av forslaget vil disse måtte anvendes – herunder finansielle gjennomsiktighet. Forslaget må behandles av Parlamentet før forhandlinger mellom Rådet og Parlamentet ev. kan starte, for å bli enige om en endelig versjon av regelverket. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet.

Håndheving av grensekryssende trafikkforseelser: Rådet ble enige om en utkastet til et nytt direktiv, kun fem måneder etter at EU-domstolen annullerte det foregående direktivet, som domstolen mente var basert på feilaktig rettslig grunnlag. Endringen innebærer at direktivet nå vil være gjeldende for alle 28 medlemsstater, dvs. også for UK, Irland og Danmark som ikke var omfattet av den annullerte direktivet. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet.

Fjernstyrte droner: MS diskuterte bruken av sivile droner i Europa og kommisær Kallas la vekt på at bruken kan bidra til vekst og sysselsetting, men at det er viktig å vite hvordan man skal ivareta sikkerhetsaspektet og andre forhold knyttet til slik aktivitet. Allerede nå ser man at det eksisterer ulike nasjonale regler, og Kommisjonen ser behov for harmonisering. Medlemsstatene presenterte sine synspunkter.

Jernbanepakke IV: Dette var første debatt i Rådet om den politiske pilaren i Jernbanepakke IV, og det italienske formannskapet håper på en «general approach» i desember. Diskusjon gjaldt åpning av de nasjonale passasjertransportmarkedene, etablering av skille mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvalter, samt offentlig persontransport med jernbane og på vei. Det er store ulikheter medlemsstatene imellom både med hensyn til geografi, befolkning, nåværende jernbanestruktur og markeder. Det vil bli svært vanskelig å finne en «one size fits all»-løsning. Flere medlemsstater uttrykte enighet om målene om å gjøre jernbanetjenestene mer dynamiske og kundeorienterte samt fremme investeringer og innovasjon, men mener at det kan gjøres på andre måter enn gjennom åpning av markedene. Diskusjonen rundt skille mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvalter bar preg av at medlemsstatene argumenterte for den løsningen som er gjeldende i den enkelte medlemsstat. Danmark og Tyskland argumenterte for at dette skille ikke er nødvendig, mens Nederland som i lang tid har hatt et slikt skille, talte for en slik løsning. Enkelte mente det burde være opp til medlemsstatene selv å velge hvordan dette skulle organiseres. Flere medlemsstater gav uttrykk for at man burde konsentrere seg om den tekniske delen av Jernbanepakken IV og at man så fort så mulig burde komme til enighet med Parlamentet om en løsning på denne delen, mens man burde la den politiske delen ligge. Det kom tydelig frem at flere av medlemsstater mener de trenger mer tid til liberaliseringen av jernbanemarkedet, og at fristen som Kommisjonen har foreslått til 2019, er for tidlig.

Liberalisering av de nasjonale jernbanemarkedene utgjør den politiske pilaren i Jernbanepakke IV, og har vist seg å være et svært politisk sensitiv tema, hvor nasjonale interesser blokkerer for enighet i Rådet.

Single European Sky 2+: Det ble presentert en framdriftsrapport omkring den foreslåtte revisjonen av Single European Sky-regelverket som Rådet tok til etterretning. Noen av medlemsstatene har påpekt at forslaget er prematurt fordi medlemsstatene knapt har rukket å implementere den forrige pakken. For å komme videre i diskusjonen, inviterte formannskapet til møte den 6. – 7. november i Roma for å diskutere forslaget videre på ministernivå. Målet er å nå «general approach» på rådsmøtet i desember. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet. [Her](#) kan du lese konklusjonene fra Rådet i sin helhet.

Uformelt transportministermøte i Milano

16. og 17. september arrangerte det Italienske formannskapet et uformelt transportministermøtet i Milano. Møtet ble innledet med en arbeidslunsj hvor bytrafikk (urban mobility) var hovedtema. Den italienske transportministeren Maurizio Lupi uttalte på en pressekonferanse i etterkant at Europas hovedsteder står ovenfor de samme vanskelige utfordringene når det gjelder bytrafikk, og

understreket viktigheten av å ta i bruk den digitale utviklingen i transportsektoren. Den 17. september diskuterte ministrene finansiering og forvaltning av TEN-T infrastrukturen, og Lupi la vekt på behovet for økt investering for å stimulere vekst. [Her](#) kan du lese referatet fra det Italienske formannskapet.

Transportinfrastruktur

Utllysning av infrastrukturprosjekter og uenighet om finansieringen av TEN-T

I løpet av høsten 2014 utlyser EU midler til infrastrukturprosjekter i Europa. De første utlysningene hører inn under TEN-T og ble publisert 11. september. Disse utlysningene finansieres av [CEF](#), en finansieringsmekanisme som skal støtte infrastrukturprosjekter og etableringen av de ni hovedtransportkorridorene i TEN-T. Den totale summen tilgjengelig for medlemsstatene i 2014, er 11,83 milliarder euro. Det er første gang et så stort beløp har vært øremerket infrastrukturprosjekter. Utav det totale budsjettet kommer fire milliarder fra EUs samholdighetsfond, som er reservert til EUs nyeste medlemsstater i tillegg til Hellas og Portugal. 100 prosjektforslag har blitt annonsert, og etter de har vært på anbud skal KOM og INEA avgjøre hvilke prosjekter som vil motta finansiering.

Prosjekter som kan ferdigstilles innen 2020, oppfyller visse miljø- og sikkerhetskrav og som bidrar til verdiskapning, vil bli prioritert. Søknadsfristen er satt til 26. februar 2015. Om den totale summen på 11,83 mrd euro brukes, vil være avhengig av om prosjektforslagene er i tråd med Kommisjonens forventninger. Ifølge TEN-Ts retningslinjer kan EU finansiere ca. 20 prosent av prosjektkostnadene, med mindre det er grensekryssende prosjekter (opptil 40 finansiering) eller prosjekter som inkluderer forskning (50 prosent). Utvalgte prosjekter offentliggjøres sommeren 2015.

Hovedtemaet på det uformelle transportministtermøte i Milano 16. og 17. september var finansieringen av TEN-T nettverket og det kom klart frem at dette er noe medlemsstatene ikke er enige om. Høykostland i nord ønsker ikke mer fleksibilitet i forhold til finansiering, hvorav Nederland og Storbritannia uttrykte klart og tydelig at de ønsker ikke en oppmykning av eksisterende regelverk, mens lavkostland i sør ønsker økt fleksibilitet, herunder en oppmykning av EUs statsstøtteregelverk.

Ministrene diskuterte muligheten for å innføre vegavgifter som en ekstra kilde til finansiering, men også i denne saken var landene i sør og nord uenige med hverandre. Det italienske formannskapet har bedt den tidligere danske kommissæren Henning Christophersen og to TEN-T koordinatorene om å utarbeidede en rapport som skal undersøke hvordan ulike finansielle instrumenter kan brukes. Rapporten skal presenteres 3. desember 2014. [Her](#) kan du lese mer om utlysningene. [Her](#) kan du lese konklusjoner fra formannskapet.

Telekommunikasjon og post

Formannskapets utfordringer knyttet til elektronisk kommunikasjon

Utviklingen av den digitale agenda og fullføringen av TSM-pakken (Telecom Single Market) er en av det italienske formannskapets høyeste prioriteringer. Den 2. september presenterte den italienske statssekretæren Antonella Giacomelli en ambisiøs plan for ITRE komiteen, hvorav hovedfokuset lå

på nettnøytralitet, som har vist seg å være et politisk sensitivt tema, i tillegg til avskaffing av høye roamingkostnader og frekvensforvaltning. Så snart den nye kommisjonen er på plass, kan forhandlinger mellom EP og Rådet om telekom-pakken starte.

Den 2. september ble parlamentsmedlem og medlem av ITRE-komiteen Pilar Del Castillo, tildelt mandatet for å lede forhandlingene med Rådet omkring TSM-pakken. Del Castillo fungerte som rapportør for pakken i forrige periode. Formann i ITRE, Jerzy Buzek (EPP, Polen) har uttalt at Parlamentet er klar til å starte forhandlinger med Rådet. I et intervju uttalte Castillo at hun er optimistisk med tanke på forhandlingene og muligheten for kompromiss, men pekte samtidig på at de tre vanskelige sakene nett nøytralitet, internasjonal gjesting og frekvensforvaltning, vil skape utfordringer.

Retten til å bli glemt

I følge en kjennelse fra EU-domstolen i mai 2014, kan privatpersoner ha rett til å glemmes på internett, dersom informasjonen tilgjengelig er «inadekvat, irrelevant eller ikke lenger av betydning.» I midten av juli hadde Google mottatt omkring 90 000 henvendelser fra personer som ville glemmes, og innvilget omtrent halvparten av dem. Dersom en person får avslag fra Google har hun/han rett til å anke saken nasjonalt. Så langt har det blitt mottatt 90 anker i Storbritannia, 70 i Spania, 20 i Frankrike og 13 i Italia. Google har nå satt sammen et panel, «The Advisory Council to Google on the Right to be Forgotten», som skal undersøke balansen mellom retten til privatliv og fri flyt av informasjon. Det første møtet fant sted i Madrid 8. september, og var det første av totalt syv møter som skal arrangeres i europeiske hovedsteder. [Her](#) kan du lese EU-domstolens kjennelse. [Her](#) kan du lese mer om møtene og se videopptak.

NIS-direktivet vanskeligere enn først antatt

Å få til en enighet om det såkalte NIS-direktivet kan se ut til å bli vanskeligere enn det italienske formannskapet hadde regnet med. Formannskapet hadde håpet på å kunne inngå et kompromiss før COREPER-møtet i oktober og inngå en politisk avtale på rådsmøtet for elektronisk kommunikasjon 27. november.

Belgia har imidlertid gått hardt ut mot et kompromissforslag fra formannskapet som blant annet innebar å avgrense direktivets rekkevidde knyttet til hvilke sektorer som skal omfattes, samt begrense medlemsstatene forpliktelser til å utveksle informasjon. Kompromisset fikk støtte fra England, Sverige og Irland som ikke ønsker at IT-selskaper ekskluderes fra direktivet. Frankrike, Tyskland, Danmark, Nederland og Finland nøler med å inngå operasjonelt samarbeid på tvers av landegrense, som vil innebære deling av sensitive data med betydning for nasjonal sikkerhet.

Vegtransport

Kampen mot sosial dumping i vegtransportsektoren

Frankrike har lenge utmerket seg som en av de fremste forkjemperne i kampen mot sosial dumping i transportsektoren, og implementerte i juli en lov som forbyr sjåførere å tilbringe hviletiden i kabytten. Ifølge loven kan transportselskaper bøtelegges med opptil 30 000 euro dersom sjåførene tilbringer sin ukentlige hviletid i kabytten på kjøretøyet. Flere østeuropeiske stater, samt Nederland, og Luxembourg, er svært skeptiske til loven. Litauen har bedt Kommisjonen om å reagere fordi

landet mener den franske loven er i strid med EU-lovgivningen på området. [Den Internasjonale Vegtransport Unionen](#), IRU, mener loven representerer fransk proteksjonisme, heller enn forsøk på å få bukt med sosial dumping. EU-lovgivningen på området er uklar, noe som har gjort det mulig for ulike nasjonale tolkninger. Så langt har ikke Kommisjonen tatt standpunkt i saken.

Luftfart

Krav til kompensasjon ved forsinkelser

På bakgrunn av en uenighet mellom det tyske flyselskapet Germanwings Airline og en av flyets passasjerer, avsa EU-domstolen 4. september en dom som fastsatte fra hvilket tidspunkt man skal regne en forsinkelse. Ifølge Germanwings Airline var flyet 2 timer og 58 minutter forsinket da det landet, og siden grensen for rett til kompensasjon er 3 timer, hadde ikke passasjerene rett til dette. Passasjerene slapp først ut etter 3 timer og 3 minutter, og ifølge domstolens kjennelse er det dette tidspunktet som skal legges til grunn for vurdering av kompensasjon. Kjennelsen vil ha betydning for det pågående arbeidet med revisjon av flypassasjerers rettigheter. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra domstolen.

EASA tillater bruk av elektronikk på fly

26. september avgjorde EASA at bruken av mobiltelefon, nettbrett og MP3 på flyvninger ikke utgjør noen sikkerhetsrisiko. Alle restriksjoner har nå blitt opphevet, men det vil fortsatt være opp til hvert enkelt flyselskap å avgjøre om de skal tillate bruk eller ikke. EASA forventer at flyselskapene bør undersøke om dette kan innebære en sikkerhetsrisiko for de enkelte flytyper og forventer tilpasning innen 8 måneder. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra EASA.

Transport & Miljø

Økt fokus på miljø i TRAN

Det er ventet økt fokus på miljø og «greening» av transportsektoren i TRAN, etter at tyske Michael Cramer (De Grønne) ble valgt som styreformann etter Brian Simpson. Cramer har jobbet med transportpolitiske spørsmål i det tyske parlament i 15 år, og som parlamentsmedlem i Europaparlamentet siden 2004. Cramer er kjent for sitt sterke miljøengasjement og har uttrykt at han selv foretrekker sykkel og jernbane, heller enn bil og buss. Han er kjent som en frittalende mann, og har blant annet kritisert EU for bruken av EUs av subsidier i det indre marked og modulvogntog. I følge Cramer er det essensielt at EUs innbyggere endre sine mobilitetsvaner, slik at man lykkes med en reduksjon av utslipp fra transportsektoren. Det blir interessant å se om Cramers grønne ideer vil påvirke TRAN komiteens prioriteringer.

Strid omkring forslag til veibruksavgifter på tyske veier

7. juli presenterte den tyske transportministeren Alexander Dobrindt, fra CSU i Bayern, et forslag om innføring av veiavgifter for bruk av tyske veier. Hensikten er å skaffe til veie € 600 millioner pr. år til investeringer i veinettet. Ordningen skal gjelde kjøretøyer og motorsykler under 3,5 tonn, og er tenkt innført fra 2016. Det finnes allerede en egen bruksavgift for tunge kjøretøyer, den såkalte Maut-avgiften.

Forslaget går ut på at for å få adgang til veinettet må man betale enten € 10 for 10 dager, € 20 euro for to måneder eller mellom € 90 og 100 for et årskort. Ordningen skal gjelde alle kjøretøyer enten de er registrert i Tyskland eller i andre land. For å sikre at dette ikke vil innebære økte kostnader for tyskere ønsker Dobrindt samtidig å reformere Tysklands fiskale kjøretøyavgifter (KFZ-Steuer) slik at tyskregistrerte biler får en avgiftsreduksjon som tilsvarer summen av den årlig veiavgiften. Veibruksavgiften vil med andre ord ikke koste tyske trafikanter noen ting.

Det har lenge vært misnøye blant innbyggeren i Bayern over at de må betale bompenger når de kjører gjennom for eksempel Østerrike, mens østerrikere og andre utlendinger kan kjøre gratis på tyske veier. Dobrindt hadde håpet på oppslutning rundt forslaget, men er blitt møtt med motstand både internt i regjeringen og fra andre land. Østerrike og Nederland hevder at ordningen innebærer en diskriminering av utlendinger i strid med EUs regelverk, og har truet med å gå rettens vei dersom systemet blir innført. Kommisjonen er i tenkeboksen. Selv om den generelt uttaler seg positivt om å introdusere brukeravgifter for å finansiere infrastrukturbygging, understreker visepresident Kallas viktigheten av å sikre en ikke-diskriminerende ordning uavhengig av kjøretøyets nasjonalitet. En kan også regne med at Kommisjonen vil vurdere Vignette-ordningen i lys av dens uttalte strategi for omlegging til kilometer-baserte bruksavgifter. Tysklands miljøbyrå UBA har bl.a. pekt på at en kilometer-basert avgift gir en mer reell brukerbetaling, og at inntektene i større grad burde brukes til opprustning av jernbanen. [Her](#) kan du lese uttalelsen fra Siim Kallas.

Diskusjonen omkring avgiftssystemet har fortsatt etter sommerferien, og det har fra politisk hold blitt argumentert at man må ta et oppgjør med lappeteppe av ulike avgiftssystemer i Europa og man bør opprette et felles EU-regelverk som ikke diskriminerer. Under høringen av kommissær Bulc i Parlamentet, sa Bulc at hun er for veiavgifter etter et «polluter pays»-

Uber-tjenesten forbyes i Tyskland

Den populære Uber-tjenesten som innebærer bildeling mellom enkeltpersoner ved hjelp av en applikasjon der man reserverer sjåføren, ble 2. september erklært forbudt i Tyskland. Den amerikanske tjenesten har vist seg å være populær, men har møtt sterk kritikk fra taxinæringen. Tjenesten ble forbudt i Brussel i april, noe som skuffet kommissær for den Digitale Agenda Neelie Kroes, ettersom hun hadde ønsket tjenesten velkommen i Europa. Kommissær for transport Siim Kallas har også støttet opp om tjenesten, og kommissærene har lagt vekt på at EU burde støtte utviklingen av innovative transportmuligheter og økt mobilitet, så lenge forbrukernes rettigheter forblir beskyttet. På linje med taxinæringen er også IRU sterkt kritiske til Uber og mener tjenesten bør forbyes i hele Europa. [Her](#) kan du lese pressemeldingen.

Økt salg av el-biler i EU

Salget av el-biler i EU økte fra 22 000 i 2012 til 50 000 i 2013, men til tross for oppgangen utgjør fortsatt el-bilen en liten del av det europeiske personbilmarkedet; én av 250 biler er nullutslippsbiler. Ifølge en rapport publisert av [Transport&Environment](#) var det el-bilene fra Renault, Mitsubishi og Volvo som lå på salgstoppen i 2013, biler som også ligger på pristoppen, og det er fortsatt et fåtall av EUs innbyggere som har råd til å kjøpe el-bil. Analytiker Greg Archer i Transport&Environment mener dette er noe som vil endre seg i fremtiden, i takt med synkende priser og mer avansert teknologi. I følge Archer bør bilprodusenter reduserer det maksimale CO2-utslippet ytterligere, noe som vil være et insentiv for forbrukerne til å satse på el-bil. [Her](#) kan du lese rapporten fra Transport&Environment. [Her](#) kan du lese sammendraget av rapporten.

Kina innfører skattefritak på el-biler

Fra og med september 2014 til og med 2017, vil kinesiske forbrukere være unntatt den såkalte innkjøpsskatten ved kjøp av el-biler og andre energisparende biler. I følge kinesiske myndigheter er dette et av flere insentiv for å redusere forurensning, bevare ressurser og beskytte miljøet. Myndighetene har satt som mål å ha 5 millioner el-biler på veiene innen 2050, mens det nåværende tallet ligger på 70 000.

Infrastruktur for rent drivstoff

29. september vedtok Rådet et direktiv som omhandler utbyggingen av infrastruktur for rent drivstoff i EU. Direktivet ble godkjent under første behandling i Parlamentet tidligere i år, og vil tre kraft 20 dager etter det har blitt publisert i EU tidende. I følge direktivet har medlemsstatene to år på å utarbeide nasjonale planer for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, som blant annet skal inneholde nasjonale måltall for antall ladestasjoner. Fristen for å ha infrastrukturen på plass vil være mellom 2020-2030, og direktivet er merket EØS-relevant. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet.

Konferanser

[The E-Navigation Revolution – the 5th Annual Conference](#)

11.-12. november, London

[5th Annual Data Protection and Privacy Conference](#)

9. desember, Brussel

[FFTH Conference](#)

10.-12. februar 2015, Warszawa

Vennlig hilsen
samferdselsråd
Camilla Ongre
og lokal
samferdselsrådgiver
Aslaug Røhne.

