

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 3 | 2013

Brussel, 30. april



HOVEDSAKER	INNHold
<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til billigere utbygging av superraskt bredbånd vil kreve bedre samordning av ulike etaters gravearbeider. Åpen tilgang til kabelgrøfter og annen infrastruktur på rimelige vilkår relevant i de fleste land. • Modernisering av regelverket for kjøretøyers vektor og dimensjoner positivt mottatt. Mer aerodynamisk utforming gir sikrere og mer miljøvennlige lastebiler. • Legalisering av bruk av modulvogntog i nabolands trafikk gir muligheter for de nordiske land. Men Kommisjonens forslag vekker strid. Usikkert hvordan flertallet i Europaparlamentet vil stille seg. • Norge medvirker i behandlingen av nytt regelverk for kjøretøykontroll. Brev fra samferdselsministeren til Rådet og Europaparlamentet støtter harmonisering av periodisk kontroll og risikobasert vegkantkontroll. Vinner gjenklang hos parlamentarikere og medlemsland. • Tida neppe moden for ytterligere liberalisering av kabotasje-reglene. Høring i Europaparlamentet viste stor ubalanse i lønn og arbeidsvilkår, og svak håndheving. Usikkert hvordan dette vil påvirke Kommisjonens planlagte forslag. • EFTA-kommentar til nytt regelverk for hendelsesrapportering i luftfarten. Beskyttelse av kilder som varsler viktig for Norge og andre land. Synes å få støtte i Europaparlamentet. • Bakkehåndteringstjenestene ved lufthavner vedtatt etter ny behandling i Europaparlamentet. Krav om tre eller flere tilbydere kun ved de største lufthavnene; i Norge kun Gardermoen. Forsterkning av de ansattes rettigheter og krav til tjenestekvalitet. 	<p>Planer, prioriteringer, resultater Rullerende arbeidsprogram Strategi for bærekraftig teknologi Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk Langsiktige investeringer Billigere bredbåndutbygging Toppdomene fyller syv år Telekommunikasjon og post UPS klager på forbud mot oppkjøp BEREC om tilgang til tele-nettet Nytt og utvidet ENISA mandat Etterlyser bedre nettnøytralitet Vegtransport Sikrere og miljøvennlige lastebiler Modulvogntog i nabolands trafikk Norske syn på kjøretøykontroll Kontrollpakken i parlamentet Skepsis til mer kabotasje nå Ny digital ferdskriver- snart vedtak Elektronisk innkreving av avgifter Hardt skadde et folkehelseproblem Jernbane Fransk jernbane bryter EU-Lov Luftfart Trinnvis oppheving av væskeforbud Transatlantisk «open aviation area» Hendelsesrapportering i luftfart Regler for bakketjenester vedtatt Kollektivtransport Passasjerrettigheter i bytransport Transport & Miljø Marco Polo utlysning 2013 ETS utsatt med ett år Høringer Konferanser Taler</p>

Planer, prioriteringer, resultater

KOM: varsler nye initiativ i rullerende arbeidsprogram

Blant viktige saker som Kommisjonen har varslet fremover er:

- Adgang til vegtransportmarkedet og til transportyrket: Forslag forventes i juni.
- Omarbeiding av Single European Sky lovgivningen (SES II+): Forventes i juli.
- Melding om overgang til km-baserte avgifter i godstransporten: Forventes i juni.
- Rammeverk for «Sustainable Urban Mobility Plans»: Forventes tidlig høst.
- Melding om e-freight for å effektivisere logistikken: Forventes tidlig høst.
- Kommisjonsbeslutning om harmonisering av radio spektrum for «Programme Making and Special Events»; forventes sein høst

Kommisjonens rullerende arbeidsprogram per 23. mars finnes [her](#).

EP: rapport om strategi for bærekraftig transportteknologi

Europaparlamentet arbeider for tida med en egen-initiert rapport om en europeisk strategi for transportteknologi som skal fremme bærekraftig rapport. Rapporten kommer til avstemming i transportkomiteen i juni og i plenum i september. Utkast til rapporten og endringsforslag finnes [her](#).

Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

KOM: Grønnbok om langsiktige investeringer i infrastruktur

Hvordan kan EU sikre tilgang til langsiktig finansiering av investeringer innen sektorer som energi, transport, telekommunikasjoner og forskning? Dette er tema i en Grønnbok som Europakommisjonen la frem 25. mars. KOM legger stor vekt på tilgang til finansiering av små og mellomstore bedrifter. Et viktig spørsmål er om EU skal satse mindre på finansiering via banksystemet (som per i dag er den helt dominerende form) og diversifisere mer ved å satse mer på andre måter som direkte finansiering på kapitalmarkedet og involvere institusjonelle investorer i større grad (for eksempel pensjonsfonds). KOM har lagt Grønnboken ut til høring med frist 25. juni. På basis av høringsresultatene vil KOM senere kunne følge opp med lovforslag eller andre tiltak. Les mer under «[Høringer](#)».

KOM: Billigere bredbåndutbygging

Europakommisjonen (KOM) la 26. mars frem forslag til forordning for å gjøre utbygging av høyhastighets bredbånd opp til 30 % billigere. Fysiske byggearbeider utgjør opp til 80 % av kostnadene og KOM regner med at forslaget kan spare selskapene for 40-60 milliarder €. Forslaget bygger på beste praksis i flere medlemsland men overlater detaljene til landene selv. Forslaget omfatter tiltak innen fire problemområder:

- Sikre at nye eller oppussede bygninger er tilrettelagt for superrask bredbånd
- Sikre åpen tilgang til infrastruktur som kabelgrøfter, master, antenner og andre installasjoner på rimelige og rettferdige vilkår
- Unngå utilfredsstillende koordinering av grave- og byggearbeider gjennom at enhver nettverks operatør skal kunne forhandle avtaler med ulike infrastrukturleverandører
- Forenkle kompliserte og tidkrevende prosedyrer for tildeling av løyver bl.a. gjennom et «single point of contact» ved forespørsler og raskere saksbehandling (maksimalt seks måneder)

I følge pressen har ECTA, organisasjonen til «nykommere» på telekom-markedet, uttalt seg positiv om KOMs forslag. Også organisasjonen for de gamle monopolistene, ETNO, er positiv til forslaget, men etterlyser også en mer generell tilpasning av det regulatoriske regimet som gir tilstrekkelig fleksibilitet for operatørenes ulike forretningsmodeller.

Les mer [her](#) og [her](#) og se tale av Kommissær Kroes [nedfor](#).

Toppdomene (TLD) .eu fyller syv år

I 2006 opprettet EU sitt eget internett toppdomene (TLD) .eu. Organisasjonen som forvalter det, EURid, har lagt fram litt bursdagsstatistikk om «sjuåringen»: Det er registrert 3,74 millioner domenenavn med TLD .eu. Mer enn 1,84 millioner innbyggere og bedrifter i EU har registrert minst ett domenenavn. Tyskland er landet med langt de fleste registreringer, over en million domenenavn. EØS-EFTA landene har fått tilbud om å slutte seg til forordningen, og forslaget til inkorporering i EØS-avtalen er under behandling, og forventes vedtatt i løpet av kort tid. Når regelverket er innlemmet kan også EØS-EFTA innbyggere og bedrifter søke om å registrere .eu som domenenavn. [EUrids hjemmeside](#) har mye informasjon. Selve forordningen finnes [her](#).

Telekommunikasjon og post

Postmarkedet: UPS klager på forbudet mot oppkjøp av TNT

UPS har klaget Europakommisjonens (KOM) forbud mot oppkjøp av TNT Express inn for EU-domstolen. UPS argumenterer med faktiske og juridiske feil i vedtaket. KOM sa 30. januar nei til oppkjøpet fordi de fryktet at UPS sin markedsrett for ekspresslevering av småpakker blir for stor: Fire selskaper kontrollerer det globale og europeiske markedet for levering av småpakker: UPS, TNT, DHL og FedEx. Det siste selskapet har en lite markedsandel i Europa. KOM mener at oppkjøpet vil redusere konkurransen i 15 EU-land, og at UPS sine avbøtende tiltak ikke var gode nok. Les mer [her](#).

BEREC krever forbedring av reglene for tilgang til tele-nettet

Organisasjonen for de nasjonale telekom-tilsynene, BEREC, la 26. mars fram sin uttalelse om KOMs utkast til anbefaling (Recommendation) om konsistens, ikke-diskriminering og kostnadsmetodikk for tilgangen til telekom-nettet. BEREC vil at de nasjonale telekom regulatorene bør ha stor fleksibilitet når det gjelder implementeringen av regelverket. BEREC mener tilsynene trenger mer frihet for å garantere ikke-diskriminerende nettilgang, spesielt tiltak for å garantere likeverdig tilgang til nettet. Videre krever BEREC fortsatt lov til å foreta «margin squeeze»-tester for å undersøke om de gamle telemonopolistene gjør marginene så små at nykommere ikke kan konkurrere. Den aksepterte marginen for tilgangspriser burde heller ikke være obligatorisk, hvis regulator kan vise at andre priser er objektivt mer rettferdig. Til slutt vil BEREC ikke at KOM skal kreve en spesifikk metode for kostnadsberegning, men heller fremme generelle krav til beregningen av kostnader. Europakommisjonens (KOM) anbefaling (recommendation) om tilgang til telekomnettet forventes offentliggjort i juni. Les mer [her](#).

EP: godkjenner nytt og utvidet ENISA mandat

Europaparlamentet vedtok 16. april med 626 mot 45 stemmer det nye utvidete mandatet til European Network and Information Security Agency (ENISA) for de neste syv årene. EP og Rådet hadde kommet frem til et kompromiss i januar. Hovedsetet vil forbli i Heraklion, Kreta med et operativt kontor i Aten. ENISA vil nå bl.a. bli mer involvert i aktivitetene til «Computer and Emergency Response Teams» (CERTs), og også nærmere kontakt med nasjonale data/personvern myndigheter. Rådet må formelt vedta den nye forordningen før den trer i kraft. Les mer [her](#) og se den vedtatte teksten [her](#).

Forbrukerne etterlyser bedre sikring av nettnøytralitet

Forbrukerorganisasjonen BEUC og organisasjonen for europeiske digitale rettigheter EDRI sendte 17. april brev til Europakommisjonen der de ber om bedre sikring av en åpen og nøytral tilgang til Internett. BEUC og EDRI er redd for at anbefalingen KOM snart skal legge frem kun vil begrense seg til å foreslå mulighet for å bytte operatør, og at hver enkelt operatør forpliktet til å ha minst ett fullstendig internett tilbud som vern mot begrensning av nettnøytraliteten

(gjennom filter, forsinkning eller blokkering av visse tjenester). Forbrukerorganisasjonene vil derimot ha eksplisitte og klare regler som sikrer nettnøytralitet. Les mer [her](#) og [her](#).

Vegtransport

KOM: Aerodynamisk utforming gir sikrere og mer miljøvennlige lastebiler

15. april la Europakommisjonen frem sitt forslag til revisjon av Direktiv 96/53/EC om kjøretøyers mål og vekter. Forslaget åpner for utforming av førerhytta med mer avrundet form og areodynamiske halefinner bak med tilhørende utvidelse av kjøretøyets maksimale lengde. Tillatt totalvekt blir også foreslått for å kompensere for batterivekten ved innstallering av el- og hybridmotorer. Andre elementer i forslaget gjør det enklere å lesse containere mellom lastebil, skip og jernbane, og automatisk vektkontroll (gjennom den elektroniske ferdsskriveren) som hindrer overtredelse av vektbestemmelsene og dermed redusert vegslitasje. Kommisjonen forventer at de nye lastebilene vil komme ut i markedet senest 2018/19.

I følge Kommisjonens beregninger vil en mer aerodynamisk utforming av lastebilene redusere kostnadene for et vogntog med € 5000 pr år når vogntoget kjører 100 000 km. Tilsvarende forventes drivstofforbruket å bli redusert med 7-8 prosent. Et avrundet frontparti vil gi bedre synsfelt for sjåføren, og bidra til å redusere skadeomfanget for «myke» trafikanter ved frontkollisjoner i lab hastighet. I følge Kommisjonen dette kunne spare mellom 300 og 500 liv i vegtrafikken i EU pr år.

Kommisjonens forslag er i hovedsak blitt godt mottatt både av politikere i Europaparlamentet, transportnæringen og miljøorganisasjoner.

Les mer [her](#), [her](#) og [her](#). Kommissær Kallas' tale under pressekonferansen finnes [nedenfor](#)

KOM: Modulvogntog kan brukes i nabolands trafikk

Etter oppfordring fra Europaparlamentet har Kommisjonen innarbeidet retningslinjer for bruk av modulvogntog (opptil 25,25 meters lengde – og 60 tonns totalvekt) i forslaget til reviderte regler om kjøretøyers vekter og dimensjoner (se ovenfor). Kommisjonen understreker at tillatelse til bruk av modulvogntog innenlands er det opp til medlemslandene selv å beslutte i henhold til nærhetsprinsippet. Ingen medlemsstat er forpliktet til å tillate bruk av slike kjøretøykombinasjoner. Det nye – og kontroversielle – i Kommisjonens retningslinjer er at bruk av modulvogntog i nabolands trafikk kan godkjennes så lenge bruken begrenses til kun å omfatte bilateral transport mellom naboland som allerede tillater bruk av modulvogntog på eget territorium, og så lenge denne transporten ikke påvirker den internasjonale konkurransen i vesentlig grad (hva som ligger i dette er foreløpig noe uklart).

Da visepresident Kallas presenterte forslaget til reviderte kjøretøybestemmelser i Europaparlamentet 23.april ble det møtt med blandede kommentarer. Forslaget til endringer i kjøretøyenes design ble godt mottatt, mens kom mange kritiske merknader til «legaliseringen» av modulvogntog. På den ene siden var man fornøyd med at modulvogntog var inkludert i forslaget til lovtekst, men på den andre siden var mange uenige i Kommisjonens fortolkning. De fryktet bl.a. at det vil redusere muligheten for å få gods overført fra veg til bane av miljømessige grunner. Klare effektiviseringsgevinster ble påpekt fra de som var positive til modulvogntog.

Man står nå overfor en spennende behandlingsprosess i Rådet og EP siden det er ulike synspunkter på saken både mellom medlemslandene og mellom de politiske partiene i EP.

Samferdselsministeren fremmer synspunkter på «Kjøretøykontrollpakken»

I brev til Europaparlamentets saksordførere om Kommisjonens forslag til nye regler for periodisk kjøretøykontroll slutter samferdselsminister Marit Arnstad seg til behovet for bedre harmonisering av kjøretøykontrollen, og understreker behovet for en forsterkning av vegkantkontrollen.

Statsråden går imot forslaget om å inkludere nye kjøretøytyper i den periodiske kjøretøykontrollen. I brevet pekes det bl.a. på en begrenset sammenheng mellom ulykker og tekniske mangler ved motorsykler og lette tilhengere. Norge er også bekymret for kostnader og svekket service dersom kontroll ikke kan utøves av inspektører/verksteder som tidligere har reparert kjøretøyene. Tilsvarende brev om den periodiske kjøretøykontrollen har tidligere blitt sendt til det irske EU-formannskapet.

Når det gjelder vegkantkontrollen av yrkeskjøretøyer støtter Norge en mer risikobasert kontroll. Statsråden er også enig i en utvidelse av virkeområdet til å omfatte lette kommersielle kjøretøyer, men understreker at hovedfokus må være på tyngre lastebiler og busser fordi disse representerer den høyeste risikoen for ulykker og alvorlige skader. Norge er sterkt opptatt av at dårlige dekk og kjetting for vinterkjøring må kontrolleres i h t nasjonal lovgivning i det landet kontrollen foregår. Tilsvarende brev er sendt det irske EU-formannskapet siden Ministerrådet nå også behandler vegkontroll-forslaget.

Les mer om Kommisjonens forslag [her](#). Les mer om brevene på [Europaportalen](#).

EP/TRAN: Endringsforslag til kjøretøykontrollpakken lagt fram

Europaparlamentets transportkomité (TRAN) drøftet 23.april endringsforslagene til rapportutkastene til de tre elementene i kjøretøykontrollpakken. Pakken har til hensikt å sikre et helhetlig og likeartet kontrollsystem i Europa, og derigjennom bidra til å styrke vegtrafikksikkerheten.

Til sammen hadde de tre rapportørene mottatt rundt 530 endringsforslag. Saksordfører for den periodiske kjøretøykontrollen Werner Kuhn (EPP) mener at rapportørene og skyggerapportørene nå måtte samarbeide om å finne kompromisser blant de 550 endringsforslagene til de tre ulike lovforslagene (periodisk kontroll, vegkantkontroll, og vognkortregister). Det hersker fortsatt stor uenighet når det gjelder hyppigheten av den periodiske kontrollen. Kuhn har tro på at man vil komme til enighet angående tekniske minimumsstandarder samt hvilke kjøretøy pakken skal gjelde for. Det er fortsatt uenighet om samme verksted som reparerer kjøretøyet også kan være kontrollcenter. Mange parlamentsmedlemmer ønsket et direktiv framfor en forordning.

Sehnaľová (S&D), rapportøren for vegkantkontrollen, understrekte viktigheten av å få på plass et risikovurderingssystem. Flere parlamentarikere uttrykte imidlertid bekymring for at et slikt system kan føre til diskriminering av sjåførere fra spesifikke land. Debatten om hvorvidt rapporten skal munne ut i en forordning eller direktiv er fortsatt levende også for dette regelverket.

Når det gjelder endringer i vognkortdirektivet er det færre substansielle endringsforslag. Enkelte parlamentarikere uttrykte bekymring i forbindelse med deling av elektroniske databaser, hvilken metode man her skal bruke, samt tidsplan for gjennomføring.

Avstemming over rapportutkastene vil skje 30.mai i TRAN og 2.juli i plenum. Saksdokumentene finnes [her](#) (punkt 16 og 17 på agendaen).

EP/TRAN: utveksling av synspunkter angående kabotasje

Den 23.april ble det holdt en høring i TRAN om kabotasje i godstransporten på veg, og om hvorvidt man ønsket en liberalisering av denne delen av transportmarkedet. To studier ble presentert for komiteen i tillegg til at eksperter fra ulike sider av transportsektoren holdt innlegg. KOM har signalisert at den i løpet av 2013 vil legge fram forslag til oppmyking av eksisterende begrensninger. Dette fikk en heller kjølig mottakelse under høringen i TRAN.

Roberta Frisoni fra Steer Davies Gleave i Bologna snakket om utvikling og implementering av kabotasje-regelverket i EU, mens Enrico Pastori, fra det italienske konsulentfirmaet TRT, fokuserte på sosiale forhold og arbeidsforhold på veien. I begge presentasjonene kom det klart frem at det er utvidelsene av EU etter 2004 som har drevet fram endringene i transportmarkedet, og som har skapt betydelig uro i næringen.

Selv om kabotasjeforordningen fra 2009 er restriktiv har det vært en økning i kabotasjeoperasjoner i markedet, hvor de tolv nyeste medlemslandene i EU har gått fra en andel på 12 prosent i 2007 til 40 prosent i 2011. Pastori poengterte at man helt klart ser en kløft mellom de gamle EU-15 og de nye EU-12 når det gjelder blant annet lønnsnivå og arbeidsvilkår. Det kommer i tillegg frem at arbeidsvilkårene i EU-15 har blitt dårligere som følge av liberaliseringen og EU-utvidelsene. For å gjøre seg selv konkurransedyktige i transportmarkedet har EU-15 transportører på ulike måter etablert seg i EU12-land for å sikre et lavere kostnadsnivå. I rapportene kom det også fram at overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene er et stort problem.

Flertallet av eksperter og parlamentsmedlemmer i diskusjonen syntes å være enige om at tiden enda ikke har kommet for å liberalisere markedet. Man burde heller se til at allerede eksisterende regelverk blir skikkelig håndhevet.

Den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF var klar motstander av videre deregulering før man har på plass en akseptabel harmonisering og håndheving av lønns- og arbeidsvilkår, og skatter og avgifter i vegtransportsektoren. Ingen MEPs uttalte seg i positive ordelag, selv om liberale og konservative medlemmer av EP var mindre negative enn representanter for venstresiden. Diskusjonen i parlamentet lignet på mange den som ble ført i Rådet om samme sak i mars.

Programmet ligger [her](#) og høringen kan sees [her](#). Utredningsrapportene ligger [her](#) og [her](#).

Ny digital ferdskriver – vedtak nærmer seg

Etter nærmere to års behandling ser det nå ut til at Rådet og EP er like ved et kompromiss om en ny forordning om innføring og bruk av digital ferdskriver. Formelt vedtak kan ventes før sommerferien. Hensikten med det nye regelverket er å gjøre svindel vanskeligere og samtidig redusere administrative kostnader både for næringen og forvaltningen. Den satellitt-baserte nye ferdskriveren er det «smarte» grepet. Omfanget av ettermontering av de nye ferdskriverne på gamle kjøretøyer (kostnader), integrering av vekstsensoren i ferdskriveren (som det nå åpnes for i forbindelse med revisjon av regelverket for kjøretøyers vekt og dimensjoner), samt spørsmålet om hvor ofte man skal kunne lokalisere kjøretøyet ved satellittlokalisering (personvern), har vært blant de vanskeligste spørsmålene å bli enig om.

TRAN etterlyser felles elektronisk innkrevingssystem for bompenger

Transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) vedtok 23. april den egen-initierte rapporten om «European Electronic Toll System» med 34 mot 5 stemmer. Komiteen peker på at utviklingen av et felles innkrevingssystem går alt for sakte. Medlemsstatene har ulike systemer, og TRAN etterlyser et lovforslag som skal sikre harmonisering og interoperabilitet.

Kommisjonen (KOM) mener støtte til prosjekter for interoperabilitet mellom flere medlemsland er mest hensiktsmessig for å få fart på saka. TRAN mener at dette tvert i mot kan forsinke prosessen. Når det gjelder vegbruksavgiftene går TRAN, som KOM, inn for et avstandsbasert system. Dette vil også lette harmonisering av innkrevningssystemene. Dokumentene finnes [her](#).

Hard skadde i veitrafikken et alvorlig folkehelseproblem

For hver person drept i vegtrafikkulykker er det anslagsvis 10 personer som blir alvorlig skadd. For EU27 betyr dette at anslagsvis 250 000 personer ble hardt skadd i trafikkulykker i 2012. På en internasjonal konferanse i Dublin 28.mars om hardt skadde i vegtrafikken arrangert av det irske EU-formannskapet, ble det påpekt at dette er et alvorlig folkehelseproblem, og at det er et sterkt behov for økt politisk og faglig fokus på denne delen av "isfjellet" som trafikkulykkene representerer. Presentasjonene på konferansen finnes [her](#). Les talen til Kommissær Kallas på konferansen [nedefor](#).

Jernbane

EU-domstolen: organisering av fransk jernbane bryter EU-lov

17. april sa EU-domstolen i en kjennelse at organiseringen av det franske jernbanesystemet ikke er i tråd med gjeldende EU-rett (omarbeidet Jernbanepakke 1). Ankepunktet er manglende uavhengighet mellom infrastrukturforvaltning og tog tjenester i SCNF. Dermed er ikke-diskriminerende tilgang til skinnenettet ikke garantert, i følge domstolen. Frankrike endret reglene i juli 2011 og mener de nå er i tråd med regelverket. Domstolen ser en forbedring, men er fremdeles ikke fornøyd. Jernbanepakke 1 krever at tre kriterier for uavhengighet er oppfylt: uavhengighet i juridisk forstand, i beslutningsmakt og i organisasjonsform. I Frankrike har DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire) ansvar for tekniske studier i forkant av behandling av forespørsler om sportilgang. Selv om DCF blir overvåket av infrastrukturforvalteren RTF (Réseau ferré de France), er kravet om juridisk uavhengighet ikke oppfylt, siden DCF er en spesialavdeling innen jernbaneselskapet SNCF.

Saka finnes på EU-domstolens websider [her](#).

Med denne kjennelsen er EU-domstolen mer eller mindre utilsiktet, blitt involvert i diskusjonen om «governance» i europeisk jernbane. Den franske regjeringen arbeider med planer om ytterligere svekkelse av de organisatoriske skillelinjene. Etter planene skal SNCF og RFF tilbake til en organisering under et felles holdingselskap med virkning fra 2015. Les mer [her](#) (på fransk). Planene om re-organisering under et holdingselskap blir særdeles problematisk i forhold til KOMs forslag i Jernbanepakke IV om organisatoriske skiller etter modell av en «kinesisk mur». Selv om det er langt fram til noe endelig EU-vedtak om styringsform, mener den franske europaparlamentariker Michel Dantin (EPP) at den franske regjeringens planer vil kollidere med framtidig EU-lovgivning. Han er sitert i pressen på følgende: *“the new railway reform as sought by the French government is effectively flying in the face of European legislation, despite the fact that the new railway package currently being debated at the European Parliament will certainly produce even stricter regulation on the separation of infrastructure managers and the railway company provider”*. Det gjenstår å se om han får rett

Luftfart

Trinnvis oppheving av væskeforbud

Europakommisjonens nye gjennomføringsforordning om kontroll (screening) av væsker i sikkerhetskontrollen på flyplasser ble 19. mars publisert i EUs lovsamling Official Journal. Forordningen legger opp til en gradvis oppheving av væskeforbudet gjennom bruk av nytt utstyr for å oppdage flytende eksplosiver. Innen 30. juni i år skal flyplassene rapportere inn

status på innføring av teknisk kontrollutstyr, mens medlemsstatene innen utgangen av september skal lage en nasjonal oppsummering til Kommisjonen om gjennomføringen av utplassering og bruk av nytt screening utstyr av flytende væsker. Fra og med januar 2014 skal de nye screening prosedyrene for enkelte væsketyper (bl.a. babyamat, medisiner og særlig forseglede væsker kjøpt om bord i fly eller i sikkerhetskontrollerte områder på lufthavnen) etter planen tas i bruk. I slutten av 2014 skal status og erfaringer evalueres, for på sikt å kunne oppheve alle begrensninger på væsker i handbagasjen etter hvert som flyplassene har nødvendig og tilfredsstillende utstyr for kontroll på plass. 2016 er antydnet som mulig tidspunkt for heving av restriksjonene. Lovteksten finnes [her](#).

Kallas etterlyser transatlantisk «open aviation area»

Under sitt besøk i USA i april understreket Kommissær Kallas flere ganger at samarbeidet med USA på luftfartsområdet må kunne bli enda bedre. Kallas understreket ambisjonene et felles luftfartsområde, mer konvergens i regelverket, fri adgang til investeringer og ubegrenset tilgang til hverandres hjemmemarkeder. EU er misfornøyd både med eierskapsbegrensningene i amerikanske flyselskaper, og at innenlands markedet er forbeholdt US-flyselskaper. Emnet blir sannsynligvis tatt opp under de kommende forhandlingene om en omfattende frihandelsavtale mellom EU og USA. Les mer [her](#) og Kallas' tale [nedfor](#).

Hendelsesrapportering i luftfart – EFTA synspunkter

Europakommisjonen forslag til forordning om hendelsesrapportering i flytrafikk (COM(2012) 776) er for tida under behandling i Rådet og Europaparlamentet. EFTA-EØS landene (Norge, Island og Liechtenstein) sendte før påske et posisjonspapir om forslaget til EU-institusjonene. EFTA-landene gir sin grunnleggende støtte til forslaget samtidig som de kommer med enkelte endringsforslag. Bl.a. vil de tre landene at nasjonale regler for vern av kilder som rapporterer hendelser - og som er sterkere enn de foreslåtte EU-reglene – skal kunne beholdes. Det gjelder bl.a. vern mot mulige juridiske konsekvenser av å rapportere («Just Culture»). Videre ønsker EFTA-landene et obligatorisk innrapporteringssystem som omfatter alt relevant personale og alle typer informasjon. Også piloter fra tredjeland som opplever en hendelse under opphold på EØS-territorium skal bli underlagt rapporteringsplikt.

EUs transportministre diskuterte saka på Rådsmøtet 11. mars, og ga forslaget generell støtte. En del tema ble likevel pekt på for den videre behandlingen, bl.a. beskyttelse av «varslere» mot straffeforfølgelse, hva slags hendelser som skal rapporteres og administrative kostnader. Det irske EU-formannskapet håper på enighet om hovedretningslinjene på Rådsmøtet i juni.

Transportkomiteen i EP startet 22. april diskusjonen om forslaget på basis av et arbeidsdokument fra rapportøren Christine De Veyrac. Rapportøren støtter generelt KOMs forslag, men vil også styrke personvernet til medarbeidere som varsler om hendelser, og at medlemstatene må kunne gå lengre i «just culture» enn det ligger KOMs forslag. Hun er også opptatt av at nasjonale luftfartstilsyn, og spesielt EASA, er helt avhengig av kvalitativt god informasjon for å kunne foreslå tiltak. Etter planen skal komiteen stemme over rapportørens innstilling i september. KOMs forslag finnes [her](#), Parlamentsdokumentet [her](#) og EØS-EFTA posisjonen [her](#).

EP: ja til revisjon av regelverket for bakketjenester og styrking av sosiale regler

Europaparlamentet (EP) vedtok 16. april transportkomiteens reviderte innstilling om Kommisjonens forslag til revisjon av regelverket for bakketjenester ved lufthavnene. Innstillingen ble godkjent med stort flertall (455 for, 239 mot og 18 avholdt seg).

Som kjent ble transportkomiteens opprinnelige innstilling sendt tilbake til komiteen for ny behandling bl.a. av spørsmål om antall tjenestetilbydere og sosiale rettigheter.

Den reviderte innstillingen som nå er vedtatt, krever bl.a. at flyplasser med over 15 millioner passasjerer eller 200.000t gods per år (KOM hadde foreslått 5.000 passasjerer og 100.000 tonn frakt) må ha minst tre tilbydere av bakketjenester. EP skjerpet forslaget også ved å legge til strengere minsteregler for kvalitetsstandard og klarere sosiale regler. Kvalitetskravene omfatter bl.a. maksimal ventetid for innsjekking og utlevering av bagasje, innsjekking og minstereserve av avisingsmiddel. De sosiale reglene som EP la til, går bl.a. ut på at en ny tjenesteyter skal ta over de tilsette og respektere tariffavtalene.

European Transport Workers' Federation ETF er fortsatt mot regelverket. De synes ikke alle kategorier arbeidstakere er beskyttet godt nok og frykter tap av arbeidsplasser. Derimot er ETF glad for inkludering av plikta til å respektere tariffavtaler. Flyselskapsorganisasjonen AEA er for KOMs forslag men mot EP sine endringer, som i følge AEA vil føre til finansielle byrder og beskytte ineffektive og offentlig eide tilbydere av bakketjenester. AEA klager også over at EPs styrking av sosiale rettigheter vil kunne skremme nye markedsaktører.

Lufthavnpakken (slots, bakkehåndtering og prosedyrer for støy reduksjoner) går nå til annen gangs lesning i Rådet og EP. Les [pressemelding](#) fra EP, [KOM](#), [ETF](#) og en [artikkel](#).

Kollektivtransport

Studie: passasjerrettigheter i kollektiv bytransport

En studie nylig offentliggjort av Kommisjonen (DG MOVE) viser, ikke overraskende, at det er store forskjeller mellom EUs medlemsstater når det gjelder hvordan de ivaretar passasjerrettigheter i byenes kollektiv transport (buss, T-bane, trikk, og lokal tog). I noen medlemsstater har myndighetene utformet generelle og detaljerte regler, mens andre har overlatt initiativet til transportselskapene. I teorien kan Forordning 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter legges til grunn også i bytransporten, men som vist i rapporten har de fleste medlemsstatene valgt å unnta denne transporten fra regelverket (som forordningen gir adgang til). Lokal transport faller som kjent utenom virkeområdet til Forordning 181/2011 om busspassasjerers rettigheter (gjelder reiser over 250 km).

Rapporten anbefaler at det etableres retningslinjer på EU-nivå for passasjerrettigheter i bytransport. Det foreslås bl.a. en modell for et «kvalitets-charter», som bør inneholde minimums-bestemmelser knyttet til ruteinformasjon, billettprising, punktlighet, renhold, tilgjengelighet og klagebehandling. I rapporten foreslås dessuten at det etableres et EU-forum for erfaringsutveksling mellom myndigheter, transportselskaper og forbrukerne, samt en Internettportal med oversikt over passasjerrettigheter. Rapporten finnes [her](#).

Transport & miljø

Miljøvennlig godstransport: Marco Polo utlysning 2013

Europakommisjonen utlyste 26. mars Marco Polo-midlene for 2013. Budsjettet er på 66,7 millioner euro og søknadsfristen er 23. august. Årets utlysning har same prioriteringer som i fjor: short-sea shipping og innlandssjøfart samt prosjekt som bruker innovativ teknologi som reduserer utslipp, som LNG. Programmet finansierer opp til 50% av prosjektene. Norge deltar i programmet. Les mer [her](#).

Utsetting av ETS for flygninger fra og til EØS med ett år vedtatt

Innlemmingen av internasjonale flygninger i EUs kvotehandelsystem for utslipp av drivhusgasser er nå utsatt med ett år etter at Europaparlamentet (EP) 16.april vedtok Kommisjonens «stop the clock»-forslag. Rådet godkjente det samme 22. april. Dermed blir innkommende og utgående flygninger fra og til flyplasser i EU (og Norge) unntatt ETS fra 30.

april og i ett år framover. Det skal gi den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO tid til å finne en global markedsbasert løsning for reduksjon av drivhusgassutslipp fra fly. Hvis ICAO ikke blir enig om globale tiltak innen ett år, vil alle fly fra og til EU-lufthavn etter planen bli underlagt EU-kvotestystemet. «Stop the clock» gjelder ikke for EU-interne flygninger som er med i ETS. Les mer [her](#) og [her](#). Forslaget fra KOM er omtalt [her](#).

Høringer

Finansiering av langsiktige investeringer

Høringsfrist: 25. juni. Les mer [ovenfor](#), lenke til pressemelding [her](#) og til høringen [her](#).

Konferanser

Offentlige debatter om transport: **Boosting the market take-up of clean power vehicles** - 5.mai i Brussel kl. 11 i sammenheng med Open Doors Day i Kommisjonen. Mer informasjon [her](#) (under «Transport-public debate»).

Offentlige debatter om transport: **Do you know your passenger rights** – 5. mai i Brussel kl. 15 i sammenheng med Open Doors Day i Kommisjonen. Mer informasjon [her](#) (under «Transport-public debate»).

Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Getting every home and town in Europe «broadband ready»](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Reducing serious injuries: the way forward to make Europe's roads safer](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Safer and More Environmental Lorries](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [The future of transatlantic aviation and the EU-US partnership: in decline, or ready to lead global business?](#)

Vennlig hilsen

Olav Grimsbo

Samferdselsråd

olgr@mfa.no

+32 (0) 2 238 74 44

SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med rådgiver Marit Schweiker (msch@mfa.no). I dette nummeret har praktikant Emma Lise Berghei Gårdvik også bidratt.

