



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
201003921-2

Vår ref
09/927- IK

Dato
17.01.2011

Europakommisjonens melding om det indre marked - anmodning om kommentarer

Det vises til brev fra Nærings- og handelsdepartementet av 10. november der det bes om kommentarer til Kommisjonens melding om det indre marked. Samferdselsdepartementet (SD) mener meldingen er et viktig strategidokument som vil bidra til å styrke det indre markedet i årene som kommer, selv om ikke meldingen inneholder konkrete forslag til nytt regelverk. SD mener derfor det vil være nyttig å sende inn et norsk høringssvar til Kommisjonen. SD har også forelagt saken for Post- og teletilsynet, og mottatt kommentarer fra dem.

For SDs del er det flere tiltak i meldingen som er relatert til pågående initiativer på samferdselsområdet, som den kommende Hvitboken om fremtidens transportpolitikk, revisjonen av TEN-T-retningslinjene og Digital Agenda. SD har kommentarer til følgende tiltak i meldingen:

Tiltak 7: Den kommende Hvitboken om fremtidens transportpolitikk

Den kommende Hvitboken vil bli den store transportpolitiske saken i EU i 2011. Så langt foreligger det et foreløpig utkast, mens selve Hvitboken forventes fremlagt i mars. SD koordinerer arbeidet med Hvitboken på norsk side og det legges opp til en bred høringsprosess. SD vil utarbeide konkrete norske posisjoner til Hvitboken når den endelige versjonen foreligger.

Et hovedfokus i Hvitboken vil bli internalisering av miljøkostnader i alle transportformer. Fra norsk side har vi i tidligere runder knyttet til arbeidet med utarbeidelse av Hvitboken bl.a. understreket behovet for å redusere utslippene fra transportsektoren, dels gjennom prissetting, dels gjennom teknologiutvikling, og gjennom bedre integrering av transportmidlene i nettverk. Videre har behovet for tilpasninger i regelverket for det indre transportmarkedet blitt fremhevet. Med utgangspunkt i de store geografiske, befolkningsmessige og andre viktige variasjoner mellom landene i Europa er det viktig med fleksibilitet i utviklingen av det EØS-relevante regelverket på transportområdet. Disse synspunktene vil det være aktuelt å gjenta når Hvitboken er presentert. Et annet viktig forslag som ligger inn i utkastet til Hvitbok gjelder fjerning av barrierer som hindrer fullføring av et indre jernbanemarked. SD vil følge denne saken nøye.

Tiltak 18: Kommisjonen vil legge frem forslag til direktiv om tjenestekonsesjoner

Tiltaket berører områder som kan få betydning for kollektivtransportsektoren på veg og til sjøs. Innen kollektivtransport på veg og sjø stilles det i stor grad krav til offentlige tjenester gjennom tildeling av tjenestekonsesjoner (tilskuddavtaler som fastsetter plikt til offentlig tjeneste). Per i dag reguleres dette gjennom yrkestransportlova og forskrift som gjennomfører kollektivtransportforordningen. Kollektivtransportforordningen har ikke regler om prosess for tildeling av kontrakter/konsesjoner. Det fremgår ikke av meldingen hva som konkret vil ligge i forslaget til direktiv og hvilke sektorer det vil gjelde for. Et direktiv om tjenestekonsesjoner kan tenkes å inneholde prosessregler som får virkning også i kollektivtransportsektoren. Regler om tjenestekonsesjoner vil dermed kunne få betydning for tildeling for kjøp av transporttjenester (og tildeling av eneretter). Fra norsk side er det viktig at det blir lagt til rette for størst mulig grad av selvstendighet for nasjonale og lokale myndigheter ved tilrettelegging av kollektivtransporttjenester, og også hva angår evt. regler om prosess for innkjøp på området.

Tiltak 25: Kommisjonen vil komme med en melding og fremme en rekke andre tiltak om tjenester av allmenn økonomisk betydning.

Kommisjonen legger opp til å evaluere, og evt. revidere, rammeverket rundt kompensasjon for offentlige tjenester (Altmark-pakken). Konkret nevnes at Kommisjonen vil komme med en "verktøykasse" om bl.a. finansiering, offentlig kjøp og samarbeid mellom myndigheter, som skal gi mulighet for å tilby offentlige tjenester av høy kvalitet. Revisjon av rammeverket rundt kompensasjon for offentlige tjenester knyttes bl.a. til forslaget om et direktiv for tjenestekonsesjoner (tiltak 18). Norsk syn knyttet til størst mulig frihet for lokale og nasjonale myndigheter får betydning også for holdningen til hva som vil bli fremmet på dette området. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at Kommisjonen legger vekt på subsidiaritetsprinsippet, og bekrefter at kompetente myndigheter skal ha mulighet for å tilrettelegge tjenester for forbrukere, og at det skal gis en betydelig grad av selvstendighet (autonomi) til kompetente myndigheter.

Tiltak 26: Revisjonen av TEN-T-retningslinjene

De gjeldende TEN-T-retningslinjene er innlemmet i EØS-avtalen, og har direkte betydning for Norge bl.a. fordi de definerer virkeområdet for mye av det spesifikke transportregelverket. Retningslinjene gir muligheter for samordnet infrastrukturbygging på tvers av landegrensene. Norge deltar imidlertid ikke i programmets økonomiske støtteordning/finansieringsordning. I arbeidet med revisjonen av retningslinjene har det fra norsk side blitt fremmet følgende synspunkter overfor Kommisjonen:

- Behovet for reduserte klimagassutslipp må få virkninger for innretningen av TEN-T retningslinjene, bl.a. gjennom etablering av "grønne transportkorridorer" og dedikerte godstransportnettverk.
- De reviderte retningslinjene må legge spesielt vekt på de utfordringene perifert lokaliserte land står overfor
- Norge støtter utvikling av et kjernenettverk med et begrenset antall prioriterte prosjekter med særlig betydning for vår tilgjengelighet til markedene.
- For å stimulere vekst og utvikling i et bredere europeisk perspektiv må det legges stor vekt på utvidelse av TEN-nettverkene til naboland.
- Det må i større grad legges vekt på såkalte horisontale tiltak, bl.a. økt bruk av ITS for å styrke sammenheng og effektivitet i nettverkene.

Norge vil følge opp ovennevnte i tiden frem mot at de nye retningslinjene etter planen blir vedtatt i løpet av våren 2011. Revisjonen av retningslinjene er også tema for det uformelle transportministermøtet i regi av det ungarske EU-formannskapet i begynnelsen av februar, der statssekretær Bartnes etter planen vil delta. For øvrig er det et nært samarbeid mellom de nordisk-baltiske landene om TEN-T, noe som i høst resulterte i en egen ministererklæring.

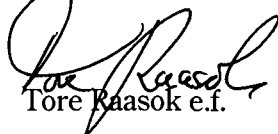
Tiltak 28: Det europeiske spektrumpolitikkprogrammet Radio Spectrum Policy Programme (RSPP)

Fra norsk side er det gledelig at det i tiltaket understrekes at det er viktig å forvalte frekvensene effektivt. Konkret går tiltaket ut på at Kommisjonen ønsker at Rådet og Parlamentet skal vedta RSPP. Norge støtter dette, da vi ser fordeler av at det i EU/EØS vedtas en forankret spektrumpolitikk for de neste 5 år, noe som inkluderer en forankring i Parlamentet. Fra norsk side støttes også hovedinnholdet i programmet. Norge ligger noe i forkant med hensyn til hovedmålsettingene i programmet, jf. pågående aktiviteter for å tildele 800 MHz-båndet og øvrige ledige ressurser i mobilbånd. Overdragelse av tillatelser i mobilbåndene har for øvrig vært tillatt i Norge mange år.

Tiltak 43: Passasjerrettigheter innen transportsektoren.

Kommisjonen vil komme med en melding om passasjerrettigheter innen alle transportformer. Meldingen vil bli gitt på bakgrunn av at det er store variasjoner i passasjerrettigheter mellom de ulike transportformene, og at rettighetene ikke alltid overholdes av operatører. Dette er et område som det fra norsk side er viktig å følge nøye med på videre. Når det gjelder forslaget om å klargjøre passasjerrettighetsreglene innenfor luftfarten (forordning (EF) nr. 261/2004) støttes det fra norsk side at det er behov for en slik klargjøring.

Med hilsen


Tore Raasok e.f.


Ingeborg Kjærnli