

Soga om toga

(Ein alternativ halvårsrapport av energiråd Ragnar Semundseth, august 2023)

For den som er glad i togreiser, er Brussel den perfekte bustaden. På eit par timer kan du kome deg til London, Amsterdam eller Køl. Turen til Paris tek fem kvarter. Og sit du på toget i drygt fem timar, kjem du deg til Marseille og Middelhavet. Nyleg opna eit nattog frå Brussel til Berlin, etter påtrykk frå europeiske tog-entusiastar ⁱ.

Eg har ei sterk kjensle av at det finst mange tog-entusiastar i EU-institusjonane. Då det spanske EU-formannskapet var vertskap for energiministrane i juli, rekvirerte dei like godt eit moderne lyntog frå Madrid til Valladolid. Og under det svenske EU-formannskapet i vår, reiste energiarbeidsgruppa i Rådet med eit tilårskome nattog heilt frå Stockholm til Gällivare. Større kontrast kan det knapt bli mellom to togreiser i Europa.

Størst tettleik mellom tog-entusiastane må det likevel vere i Europaparlamentet. Mange av parlamentarikarane reiser med tog på sine månadlege pendlarturar mellom Brussel og Strasbourg ⁱⁱ. Og på parlamentet sine heimesider kan ein til og med følgje alle lovsakene i form av ein togtabell – ein «Legislative Train Schedule». Her er kvar lovsak symbolisert med eit tog, og ein kan følgje kvart tog frå start til mål ⁱⁱⁱ.

For den som er glad i ordspel, er det mykje å ta tak i her. Lovsakene kan anten stå på stasjonen («departures»), vere under vegs («departed») eller vere ankomne («arrived»). Nokre haldast attende av ulike årsakar («on hold»), medan andre rett og slett har spora av («derailed»). Noko uvanleg for ein togtabell er kategorien «departure demands». Det tyder at Europaparlamentet har kravd at Kommisjonen skal legge fram eit lovforslag.

Når lovsakene nærmar seg slutthandsaming blir dei oppført under «expected arrivals». Ei av desse er energieffektiviseringsdirektivet. Ikkje så rart kanskje, ettersom det var semje om saka allereie før påske i år ^{iv}. Fornybardirektivet har òg ei estimert innkomsttid, sjølv om det her oppstod monalege forseinkingar i innspurten ^v. Direktivet for bygningsenergi har ikkje kome like langt, men er godt på veg under kategorien «departures» ^{vi}.

Dei fleste toga i Europa køyrer på straum, men ikkje alle. For desse kan hydrogen og gass vere interessante alternativ ^{vii}. På EU-parlamentet sin skinnegang finst det to slike tog, respektive gassmarknadsdirektivet og gassmarknadsforordninga (alias «hydrogen og avkarbonisert gass»-pakka). Desse toga køyrer i tospann, med ein tyskar og ein erfaren polakk som saksordførar – eller lokførar, for å halde fram med tog-metaforane. Begge var optimistiske med tanke på å halde rutetida, då dei gav ei oppsummering for energikomiteen i Europaparlamentet tidlegare i sumar ^{viii}.

Elmarknads-toget står oppført som «departed», men det er ingen løyndom at toget slit med å få opp farta ^{ix}. Metan-toget er heller ikkje noko hurtigtog, har det vist seg ^x.

På den europeiske skinnegangen går det òg nokre ekstratog. Eit av desse fraktar kritiske råmateriale, eit anna er eit godstog med varierte leveransar for europeisk industri. Desse toga vart sett opp i all hast, etter at amerikanarane hadde gjort det same nokre månader før ^{xi}. Europearane ynskja ikkje å vere dårlegare, men no byrja tida å bli knapp.

Det er nemleg ein viss moglegheit for at ikkje alle toga når fram til endestasjonen i tide. Dei toga som ikkje kjem fram før påsketider til neste år, vil bli ståande stille lenge. For det er vanskeleg å køyre tog utan lokførar. Og til neste år skal store deler av EU-maskineriet skiftast ut, med både parlamentsval og utnemning av ny EU-kommisjon ^{xii}.

Men i EU-systemet kan du uansett vere viss på ein ting – det går alltid eit tog! ^{xiii}

ⁱ [Night trains make a come back with a new Brussels to Berlin service | Euronews](#)

ⁱⁱ EU-parlamentet har formelt sete i Strasbourg, sjølv om mesteparten av arbeidet finn stad i Brussel. Kvar måned reiser parlamentarikarane frå Brussel til Strasbourg for å delta på plenumssamlingar. Mange har [teke til orde for å slutte](#) med pendlinga, ikkje minst under energikrisa i fjor.

ⁱⁱⁱ [Legislative Train Schedule \(europa.eu\)](#)

^{iv} [Energieffektiviseringsdirektivet](#) er no formelt vedteke i EU-systemet, etter at [Rådet ga sin endelege tilslutning](#) 25. juli. Direktivet vil snart bli publisert i EU si lovtidende (Official Journal).

^v Det har vore mykje hurlumhei knytt til [fornybardirektivet](#) denne våren. Allereie før påske kunne EU-institusjonane melde om semje etter trilog-forhandlingar. Men Frankrike valde å bruke saka som brekkstang for å få innrømmingar mellom anna knytt til [produksjon av hydrogen med bruk av kjernekraft](#). Etter tautrekking i Rådet [vart medlemslanda til slutt samde](#), og skreiv mellom anna inn eit nytt tillegg i fortalen til direktivet. Dette vart så sendt Europaparlamentet for godkjenning. Energikomiteen i parlamentet [godkjende teksten 28. juni](#), og den skal opp i plenumssesjonen 11. – 14. september. Teksten ligg [her](#).

^{vi} 6. juni vart den [fyrste forhandlingsrunden](#) om revideringa av [byggningsenergidirektivet](#) gjennomført. Den neste forhandlingsrunden vil etter planen finne stad i slutten av august.

^{vii} EU-kommisjonen sitt «[European Alternative Fuels Observatory](#)» presenterer ulike løysingar for vidare avkarbonisering av togtrafikken i Europa. Batteridrevne tog, hydrogen-tog og LNG-tog er blant moglegheitene.

^{viii} Kommisjonen har foreslått nye reglar knytt til [hydrogen og avkarbonisert gass](#). Fyrste trilog-forhandling fann stad 1. juni, og andre trilog-forhandling 18. juli. Den som ynskjer å høyre kva som vart diskutert, kan sjå [sendinga frå ITRE-komiteen](#) i Europaparlamentet 19. juli. Jerzy Buzek er saksordførar/lokførar for [gassmarknadsforordninga](#), medan Jens Geier har ansvaret for [direktivet](#). Begge uttrykte optimisme då dei ga ei statusoppdatering for komiteen.

^{ix} Kommisjonen har foreslått [nye reglar for elektrisitetsmarknaden](#). Under energiministermøtet 19. juni vart medlemslanda [samde om endringar](#) i elmarknadsdirektivet og REMIT-forordninga, men dei kom ikkje i mål med elektrisitetsforordninga. Svenskane håpte å få til ein semje om dette under sitt formannskap i vår, men lukkast ikkje. Saka handsamast no av det spanske EU-formannskapet denne høsten. ITRE-komiteen i Europaparlamentet vedtok på si side ein [posisjon](#) 19. juli. Komiteen vedtok òg å starte trilog-forhandlingar med Rådet (når dei har ein posisjon klar), men dette må formelt bli godkjent av parlamentet i plenum.

Noreg har kome med [innspeil](#) til EU sin framtidige elmarknadsdesign.

^x EU skal vedta nye reglar for å redusere [metanutslepp i energisektoren](#). Rådet vedtok sin posisjon allereie 19. desember, medan parlamentet vedtok ein posisjon 9. mai. Trilog-prosessen starta 7. juni, men ein har ikkje kome i gang med å diskutere substans.

^{xi} I fjor vedtok amerikanarane «Inflation Reduction Act», som la til rette for sterkare satsing på reine energiprojekt. Mange europearar har frykta at dette ville vri selskapa sine investeringar frå Europa til USA. Som eit svar på dette la EU-kommisjonen mellom anna fram to lovforslag i mars, «[Critical Raw Materials Act](#)» og «[Net-Zero Industry Act](#)». Når det gjeld sistnemnde, er formålet å styrkje europeisk produksjon av teknologiar som bidreg til avkarbonisering. Dette inkluderer vindturbinar, varmepumper, batteri, nett, biogass, solcellepanel, fornybart hydrogen og karbonfangst og -lagring (CCS). Når det gjeld CCS ynskjer Kommisjonen eit EU-mål om 50 millionar tonn årleg lagringskapasitet for CO₂ innan 2030. Noreg sendte inn [synspunkt på lovforslaga](#) 13. juli.

^{xii} Den 6. – 9. juni neste år blir det avhalde [val til nytt europaparlament](#). Det inneber at alle lovsaker må handsamast før påsketider til neste år, viss ikkje blir dei liggjande fram til eit nytt EU-parlament er på plass. [Kommisjonen sin mandatperiode](#) varar fram til 31. oktober.

^{xiii} Til inspirasjon kan ein sjå denne klassiske episoden med Rolv Wesenlund, alias Marve Fleksnes, frå 1974: [Fleksnes – 5. Det går alltid et tog \(Sesong 2\) – NRK TV](#)