

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 7 | 2014

Brussel, 17. desember 2014



Den nye Kommisjonen har nå kommet i gang med sitt arbeid. En sak som, har fått mye oppmerksomhet den siste tiden er Kommisjonens ny investeringsplan. Juncker la 26. november frem den annonserte planen med tiltak for å gi EU en ny økonomisk start. Blant innsatsområder som trekkes fram er både transportinfrastruktur og infrastruktur i det digitale markedet.

Transportkommissær Violeta Bulc viser til at investeringsbehovet i transportsektoren er enormt. Det er særlig viktig å investere i grønnere transport. Flaskehalser må fjernes, det må skapes mer effektive grenseoverskridende transportsystem og bedre infrastruktur for grønnere transport, f.eks. ladestasjoner og infrastruktur for flytende gass. Storbyene har mest trafikk og høyest utslipp. Det må utvikles smarte transportsystemer og det kreves store investeringer for å tilpasse transportsektoren til den 21. århundrets behov. Å identifisere gode prosjekter og sørge for gjennomføringen av dem – dette blir ifølge Bulc hovedutfordringen. Prosjektene må ha en «EU-added value», være økonomisk gjennomførbare og gi samfunnsøkonomisk avkastning, samt kunne gjennomføres innen en treårsperiode. Myndighetenes oppgave blir å legge til rette for at prosjektene kan gjennomføres ved å redusere byråkrati og skape forutsigbare rammer for investeringene.

Det er også et stort investeringsbehov i digital infrastruktur, særlig i når det gjelder høyhastighetsnett i utkantområder. Visepresident Ansip viser til at det først og fremst er markedet selv som må stå for disse investeringene, men at myndighetene kan bidra ved å skape et godt regulatorisk rammeverk og gjennom investeringspakken legge til rette for at markedet vil øke investeringene i infrastruktur. For så vidt gjelder de regulatoriske rammene, har kommissær for digital økonomi og samfunn, Oettinger, luftet to idéer som skal øke investeringslysten i utkantområder. For det første mener han at lengre bindingstid i forbrukerkontrakter vil gi infrastruktureierne bedre forutsigbarhet når nye investeringer planlegges. Videre foreslår han at infrastrukturbyggere i utkantområder skal slippe å pålegges tilgangsfplikt når investeringene skjer i visse avgrensede områder der det i utgangspunktet ikke vil være utsikter til kommersiell lønnsom drift. Det gjenstår å se om Oettinger vil ta med seg disse idéene videre i arbeidet med den kommende revisjonen av rammeverket for elektronisk kommunikasjon.

INNHold

[Transportinfrastruktur](#)

[Vegtransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Transport og miljø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

Transportinfrastruktur

Rådet fatter konklusjoner om transportinfrastruktur og det transeuropeiske nettet

Det ble på rådsmøtet for transport 3. desember fattet konklusjoner om transportinfrastruktur og det transeuropeiske nettet (TEN). Hovedkonklusjonen er at transport er et svært viktig verktøyet for å skape vekst, og siden offentlige midler til investeringer i infrastruktur mangler, må man finne andre finansieringskilder. Teksten i konklusjonen må knyttes til Junckers investeringsplan som nylig ble fremlagt, der rundt 100 milliarder euro av Junckers 315 milliarder euro-investeringspakke er tiltenkt transportsektoren.

På det uformelle ministermøtet i september i år ble tidligere vise-president i Europakommisjonen Henning Christophersen, sammen med de europeiske TEN-koordinatorene Kurt Bodewig og Carlos Secchi, bedt om å forsøke å identifisere prosjekter på de ni [TEN-T-hovednettkorridorene](#) som er egnet for bruk av de innovative finansielle instrumentene. Gruppen la fram en delrapport under rådsmøtet.

Christophersen sa at investeringspakken til Juncker blir en del av rapporten. Pakken er interessant, men kan ikke implementeres uten deltakelse fra private investorer. De har prøvd å beskrive investeringsbehovene i rapporten. Gruppen har hatt møter med hedgefond, investeringsfond og forsikringsselskaper.

Det finnes penger i banksektoren som kan utnyttes mer effektivt og private investorer er interesserte, men investorene har en rekke spørsmål de vil ha svar på; blant annet hvem de skal samarbeide med, risiko, hvilke garantier stilles? Det regulatoriske rammeverket må være på plass og man må se nærmere på hvordan man kan forenkle ulike prosedyrer. Det er viktig å prioritere prosjekter som kan ha oppstart relativt raskt dersom investeringene skal bidra til arbeidsplasser og økonomisk vekst.

Rapporten er ventet ferdig våren 2015.

Lenke til konklusjonene finner du [HER](#).

Fullføring av det indre transportmarkedet vil gi store økonomiske besparelser

Om man lykkes med å fjerne resterende barrierer i EUs indre transportmarked vil besparelser i størrelsesorden 8,6 milliarder euro årlig være mulig. Dette er konklusjonen i en ny rapport utarbeidet av Europaparlamentets generaldirektorat for parlamentarisk forskning, som i mai 2013 ble bestilt av TRAN-komiteen. Rapporten tar for seg de fire viktigste transportformene – vegtransport, jernbane, luftfart og sjøtransport – og søker å identifisere hvilke barrierer som fortsatt finnes, det være seg av teknisk, administrativ eller regulatorisk art. Også turistsektoren omfattet, siden effektiv transport er avgjørende for flyten av passasjerer til og gjennom Europa.

Barrierer innenfor jernbane er blant annet mangel på gjennomsiktighet i forbindelse med offentlige anskaffelser, for nære bånd mellom infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhet, mangfold av autorisasjons- og sertifiseringsregimer i EU, og forskjeller i infrastrukturens tekniske standarder. Vegtransporten har kommet noe lengre, men heller ikke her er markedet åpent nok. I tillegg er manglende harmonisering av sosiale standarder og håndhevningsregler, samt ulikheter i synet på miljø og sikkerhet et problem. Når det kommer til luftfart og sjøtransport pekes det på at nye

retningslinjer og ny lovgivning er nødvendig for å forhindre diskriminerende infrastrukturadgang, avklare offentlige tjenesteforpliktelser og unngå konkurransevridende statsstøtte og kryssubsidiering.

Rapporten understreker at et mer gjennomført indre transportmarked ikke bare vil gi stor økonomisk gevinst i form av billigere og mer effektive transporttjenester, men også heve det generelle velferdsnivået. Lavere støynivå og redusert miljøbelastning vil være medvirkende til dette.

Rapporten er tilgjengelig i sin helhet [HER](#).

Ny nettportal skal takle utfordringer knyttet til urban mobilitet

Europakommisjonen lanserte 7. november nettportalen [Eltis](#), som skal hjelpe lokale og regionale myndigheter med å takle utfordringer knyttet til urban mobilitet. Nettportalen samler erfaringer og ressurser fra EU-finansierte prosjekter relatert til utvikling og implementering av prosjekter innen feltet.

- Vellykket urban mobilitet krever oppmerksomhet, kompetanse og planlegging. Portalen vil bidra til akkurat dette, ved å samle erfaringer, grundig informasjon og muligheten til å utveksle ideer, på en enkelt plattform. Det er mye å hente på å jobbe med politikk og teknologiske løsninger sammen. Men la oss ikke glemme at vi trenger å inkludere de lokale og regionale myndighetene for å være handlingsdyktige. Hvis politikere på nasjonalt og lokalt nivå utformer hensiktsmessig politikk, kan man oppnå gode resultater, sa transportkommissær Violeta Bulc på lanseringsdagen.

Eltis er myntet på fagfolk som jobber innenfor bytransport og relaterte områder, og spesielt kommunalt ansatte som jobber på politisk eller teknisk nivå.

Med lanseringen av nettportalen oppfyller Kommisjonen også en av sine hovedforpliktelser i sin [«Pakke for urban mobilitet»](#), som ble vedtatt i desember 2013.

Vegtransport

Tiltagende EU-interesse for veiavgiftssystemer

Ulike europeiske land har ulike tilnærminger til hvordan brukerne av veinettet skal betale for dette. Temaet veiavgiftssystemer har den siste tiden blitt aktualisert gjennom økningen i nasjonale systemer – både eksisterende og planlagte. Slike avgiftssystemer kan anta en rekke former, hvor fellestrekket er at alle på ulikt vis og til ulik grad gir uttrykk for prinsippet om at «brukeren betaler». De mest aktuelle er vignetter, drivstoffavgifter samt rushtids- og kilometeravgifter. På EU- og EØS-nivå kan imidlertid disse systemene, i mangel på harmonisering, medføre utfordringer, spesielt hva angår interoperabilitet og ikke-diskriminering.

Den tyske transportministeren Alexander Dobrindt presenterte i juli i år et forslag om innføring av et vignettssystem på tyske veier. En oppdatert skissering av modalitetene ble gitt [30. oktober](#). Systemet, som er planlagt å tre i kraft fra og med 2016, innebærer at brukerne av landets føderale veinett og autobahn får valget mellom å kjøpe en årsvignett (maks 130 euro) eller en vignett gyldig i enten to måneder (22 euro) eller ti dager (10 euro). Dette forventes å gi Tyskland inntekter i

størrelsesorden 3,7 milliarder euro per år, hvorav 3 milliarder vil komme fra tyskregistrerte biler. Disse inntektene skal investeres i vedlikehold av landets transportinfrastruktur.

Selv om veiavgiftssystemer er på flere lands samferdselsagenda, har det planlagte tyske systemet blitt viet spesiell oppmerksomhet de siste månedene, mye på grunn av frykt for diskriminering av utenlandske bilister. Mens den forrige transportkommissæren Siim Kallas kom med [positive signaler til den tyske regjeringen](#), synes nåværende kommissær Violeta Bulc å ha en noe mer reservert holdning. Blant annet har hun sagt at Kommisjonen ikke vil vike tilbake for å foreta rettslige skritt om systemet ikke respekterer EU-retten. I et møte mellom Bulc og Dobrindt 20. november, fikk imidlertid den nye kommissæren forsikringer om at det planlagte vignettssystemet vil komme til å være i overensstemmelse med Tysklands forpliktelser. I en [felles erklæring](#) fra møtet uttrykker begge parter seg positive til prinsippet om at brukerne skal betale for bruken av veinettet og at ingen diskriminering på grunnlag av nasjonalitet skal finne sted.

Bulc skjerpet tonen ytterligere i et brev sendt til Dobrindt 12. desember. Det fremkommer av brevet at Kommisjonen anser at systemet i sin planlagte form er i strid med ikke-diskrimineringsprinsippet, ettersom tyske bilister vil bli tilgodesett med en veiavgiftrefusjon som kompensasjon for innkjøpet av årsvignetten – noe utenlandske bilister ikke vil ha mulighet til. I tillegg blir prisene på korttidsvignettene sett på som uforholdsmessige sammenlignet med prisen på en årsvignett.

Veiavgiftssystemer var også temaet for en [høring i Europaparlamentets TRAN-komite 4. november](#). Høringen tegnet et broket bilde av de ulike interessentenes holdninger til slike systemer. Det kom frem at det er klare meningsforskjeller både når det gjelder hvor mye brukerne av veien bør betale og hvordan avgiftene bør legges. Det er også ulike meninger om hvor aktiv EUs rolle bør være, noe som spørsmålene fra Parlamentets medlemmer viste. Kommisjonen, på sin side, virker derimot bestemt på å finne løsninger på europeisk nivå. Imidlertid var det enighet om at *hvis* det er aktuelt med harmonisering på EU-nivå, så må denne respektere de grunnleggende prinsippene om ikke-diskriminering og beskyttelse av personopplysninger. Videooptak fra høringen finnes [HER](#).

Felles ønske om grenseoverskridende utveksling av informasjon om trafikkforseelser

Etter at EU-domstolen i mai i år annullerte direktivet om grenseoverskridende utveksling av informasjon om trafikkforseelser, grunnet uriktig hjemmel i primærlovgivningens regler om politisamarbeid, fikk EUs lovgivende organer en frist på ett år til å erstatte det gamle direktivet med et nytt direktiv ([Sak C-43/12](#)). Direktivet har nå fått hjemmel i reglene om transport, noe som betyr at det nye direktivet vil gjelde også i Storbritannia, Irland og Danmark, som hadde valgt å ikke implementere direktivet på bakgrunn av det opprinnelige direktivets hjemmel.

Direktivet gir anledning til utveksling av informasjon på tvers av EU-landene om overtredelser av landenes respektive trafikkregler. Formålet er å forbedre trafikksikkerheten i Europa og å gjøre det lettere å finne identiteten til utenlandske sjåfører som begår nærmere angitte overtredelser i en annen stat enn der kjøretøyet er registrert. Fartsovertredelser, manglende bruk av bilbelte eller sikring av barn i bil, kjøring på rødt lys og kjøring i ruspåvirket tilstand er blant overtredelsene som er omfattet. I følge Kommisjonen vil direktivet kunne [spare 400 menneskeliv i året](#).

På transportrådsmøtet i oktober ble medlemsstatene enige om direktivforslaget med en endring når det gjelder ikrafttredelse av direktivet for de tre medlemslandene som til nå ikke har vært omfattet av regelverket. Storbritannia, Irland og Danmark får ett år lengre frist til å implementere det nye direktivet. Etter at Europaparlamentets rapport om det nye direktivforslaget ble [vedtatt i](#)

[TRAN-komiteen 2. desember](#), ble det 11. desember holdt uformelle trilogforhandlinger mellom Parlamentet og Rådet. Godkjennelse av avtalen mellom Parlamenett og Rådet står på agendaen for TRAN-komiteens møte 20. januar. Deretter må det treffes formelle vedtak i Rådet og i Europaparlamentet i plenum. Om dette skjer i løpet de første månedene av 2015, vil man være innenfor EU-domstolens ettårsfrist for vedtakelse av nytt direktiv.

Fra Norges side vurderes direktivet som EØS-relevant og anses akseptabelt under forutsetning av at Norge får tilsvarende overgangsordning som de tre medlemslandene Irland, Storbritannia og Danmark. Les mer om Norges posisjon [HER](#).

Kompromiss om kjøretøyers vektor og dimensjoner

Europakommisjonen presenterte i april 2013 forslag til endring av direktiv 96/53/EF om kjøretøyers vektor og dimensjoner, og Europaparlamentet og Rådet har gjennomført forhandlinger for å bli enige om en kompromisstekst. Forhandlingene har vist seg vanskelige, med sammenbrudd i trilogforhandlinger så sent som 1. desember. De to institusjonene klarte imidlertid å komme frem til et kompromiss 10. desember, noe som var det italienske formannskapetets siste mulighet til å komme i mål i denne saken.

Enigheten består i at reglene om kjøretøyers utforming vil bli vedtatt rundt 2019, men at disse vil tre i kraft først tre år senere, altså i 2022. Innholdsmessig innebærer reglene først og fremst at mer moderne og aerodynamisk design på lastebilers frontparti vil tillates. Dette vil føre til biler som både er mer miljøvennlige og sikrere i trafikken. Per dags dato hindres slike design av vekt- og dimensjonsbegrensninger i eksisterende regelverk.

Kommisjonen ville i sitt endringsforslag tillate de nye designene så tidlig som mulig, og fikk støtte for dette av Parlamentet. Medlemsstatene ønsket imidlertid at de nye reglene skulle tre i kraft først i 2025. Denne utsettelsen på ti år ble foreslått av Sverige og Frankrike, som argumenterte for behovet for tid til å utvikle nye sikkerhetskrav. Dette har fått enkelte til å hevde at de to landene har søkt å beskytte interessene til henholdsvis Volvo og Renault, som allerede har gjort investeringer i nye løsninger som er i samsvar med dagens regler for vektor og dimensjoner.

Medlemslandene fikk også gjennomslag for å gjøre de nye kjøretøydesignene frivillige, og ikke obligatoriske, slik Kommisjonen og Parlamentet gikk inn for.

Kompromissteksten må nå formelt vedtas av Rådet og av Parlamentet i plenum.

Europaparlamentet vil komme ulovlig kabotasje til livs

Transportkommissær Violeta Bulc prøvde 15. desember å overbevise Europaparlamentet i plenum om å ikke forkaste [utkast til forordning om klassifisering av lovbrudd begått av transportører på vei](#). Sakens springende punkt er spørsmålet om hvilke lovbrudd som skal ansees som så alvorlige at det berettiger illeggelse av forbud mot videre transportkjøring. Alle politiske grupper i Parlamentet, bortsett fra de liberale, ga uttrykk for at forslaget ikke går langt nok og ønsker at flere lovbrudd, først og fremst ulovlig kabotasje, skal inn under den alvorligste kategorien. Kommisjonen hevder imidlertid at det ikke er noen sammenheng mellom kabotasje og sikkerhet, som er vurderingstemaet for klassifiseringen, og at slik ulovlig kjøring derfor faller utenfor.

Som ventet ble utkastet forkastet etter at Parlamentets medlemmer hadde avgitt sine stemmer 17. desember.

Europakommisjonen undersøker mulig lastebilkartell

Kommisjonen informerte 20. november om at [undersøkelser om ulovlig prissamarbeid](#) mellom engruppe lastebilprodusenter trappes opp. Hvem det gjelder ble ikke nevnt direkte, men Volvo, Scania, MAN, Daimler og Daf har alle i etterkant bekreftet at de har mottatt Kommisjonens innsigelser. Produsentene er under mistanke for å ha samordnet sin prissetting i EØS-området, noe som – om påviselig – vil være et brudd på konkurranselovgivningen, som forbyr opptreden som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen. Undersøkelsene ble [innledet i 2011](#) med uanmeldte inspeksjoner hos de berørte produsentene, og det er nå funnet grunnlag for å gå videre. Det understrekes imidlertid at Kommisjonens siste meddelelser ikke foregriper det endelige utfallet av undersøkelsene.

Produsentene vil nå gis mulighet til å forsvare seg mot innsigelsene i tråd med kontradiktoriske prinsipper. Dette innebærer blant annet en rett til å gjøre seg kjent med Kommisjonens saksdokumenter, samt rett til skriftlig tilsvare og muntlig høring for Kommisjonen og nasjonale konkurransemyndigheter.

Om Kommisjonen kan påvise brudd på lovgivningen, kan det treffes vedtak om forbud mot slikt prissamarbeid og ilegges bøter på opptil 10 prosent av produsentenes årlige omsetning. Volvo sier i en [pressemelding](#) at selskapet allerede har tatt sine forhåndsregler og satt til side 400 millioner euro i påvente av resultatet av undersøkelsene. Tiltaket vil påvirke driftsresultatet negativt i fjerde kvartal av 2014, ifølge Volvo.

Saken kan følges i Kommisjonens offentlige konkurransejournal under saksnummer [39824](#).

Norge med innspill til kompetansekrav for yrkeskjøring på vinterstid

- Mange lastebilsjåfører er ikke godt nok forberedt for norske vinterveier. Uerfarne sjåfører eller teknisk dårlige kjøretøy er en utfordring for trafikksikkerheten, og bidrar til dårligere fremkommelighet vinterstid. Utenlandske sjåfører er overrepresentert i antallet fast- og utforkjøring med tungbil. Jeg har derfor sendt brev til EU-kommisjonen med innspill til nye krav til yrkessjåføroppplæringen, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Samferdselsministeren har tatt initiativet i forbindelse med EUs revidering av yrkessjåførdirektivet (direktiv 2003/59/EF). Solvik-Olsen har samtidig sendt brev til transportministre i de nordiske landene og de såkalte Alpelandene, som antas å oppleve lignende utfordringer.

I brevet foreslås at kjøring under vanskelige vær- og føreforhold skal inngå som en del av yrkessjåføropplæringen. Norske vinterveier kan by på alvorlige utfordringer for tunge kjøretøy. Dersom disse kjøretøyene ikke er rustet for vinteren, og sjåførene mangler erfaring med norsk snø, is og kulde, utgjør det en betydelig risiko. Dette innspillet er en del av regjeringens arbeid for å øke trafikksikkerheten på norske vinterveier.

- Norske lastebilsjåfører gjennomgår en omfattende opplæring, og får erfaring med å takle mange ulike situasjoner. Det er uheldig om de utkonkurreres på pris fordi andre land stiller færre krav til sine sjåfører, som samtidig bidrar til lavere sikkerhet på veiene, sier Solvik-Olsen.

Brevet fra samferdselsministeren er bare ett av flere grep som er tatt siste året.

- Vi ser likevel at det er behov for ytterligere tiltak, og jeg mener at felles europeiske kompetansekrav for yrkessjåfører vil være et skritt i riktig retning. Målet er å gjøre alle europeiske yrkessjåfører godt forberedt for å tilpasse kjøringen til vanskelige kjøreforhold på vinterføre, sier Ketil Solvik-Olsen.

Les brevet til Europakommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport [HER](#).

Jernbane

Jernbanepakke IV ruller videre

Det var diskusjoner om den politisk delen av Jernbanepakke IV på rådsmøtet for transport 3. desember. For to av forslagene i pakken ga formannskapet en framdriftsrapport:

Proposal to amend Directive 2012/34 establishing a Single European Railway Area, as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure

Proposal to amend Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail (PSO – Public service obligation)

Les rapporten [HER](#).

Det italienske formannskapets framdriftsrapport som i stor grad utvanner Kommisjonens opprinnelige forslag, skal danne grunnlag for videre drøftelse. Det anses som mer hensiktsmessig å ha en mer gradvis åpning av det innenlandske jernbanepassasjermarkedet. I rapporten foreslås en lengre overgangsperiode i stedet for å åpne opp markedet i 2019 slik Kommisjonen har foreslått.

Mange medlemsstater var positive til framdriftsrapporten, som de mener er egnet til å danne grunnlag for politisk enighet mellom medlemsstatene innen trioene av formannskap (Italia, Latvia og Luxembourg i 2015). Under diskusjonen ba flere medlemsstater om fleksibilitet og krevde at det tas hensyn til at enkelte nasjonale markeder er svært små.

Formannskapet hadde lagt frem forslag til generell innstilling («general approach») om opphevelse av forordningen om felles regler for normalisering av jernbanevirksomheters regnskaper:

Proposal to repeal Regulation 1192/69 on common rules for the normalisation of the accounts of railway undertakings

Denne ble vedtatt på rådsmøtet.

[TRYKK HER](#) for formannskapets forslag til generell innstilling.

Forbedret jernbanetilgjengelighet for personer med nedsatt bevegelighet

Europakommisjonen vedtok 18. november en [ny forordning](#) (med et [tilhørende annex](#)) som innfører en rekke krav til utformingen av jernbaneinfrastrukturen, med mål om forbedret tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Det stilles blant annet krav om taktil merking på stasjoner samt spesifikk bredde på togenes dører. Videre må det påses at berørte områder har tilstrekkelig med belysning og ramper i områder beregnet for rullestol. «Flere personer med funksjonshemning eller nedsatt bevegelighet vil synes det blir lettere å reise med tog», skrev transportkommissær Violeta Bulc på [sin Twitter-konto](#) i forbindelse med vedtakelsen av forordningen.

Dette er en styrking av rettighetene gitt i [forordning nr. 1371/2007](#) om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter. Forordningen fra 2007, som i Norge er gjennomført i jernbanepassasjerrettighetsforskriften fra 2010, slår fast at personer med funksjonshemning eller nedsatt bevegelighet skal ha de samme rettighetene til fri bevegelighet, fritt valg og likebehandling som alle andre borgere. Videre fremholdes at det blant annet særlig bør legges vekt på å gi informasjon om jernbanetjenestenes tilgjengelighet, vilkårene for på- og avstigning på rullende materiell og om hvilke hjelpemidler som finnes om bord.

Den nye forordningen, som er merket EØS-relevant, trer i kraft januar 2015.

Informasjon om passasjerrettigheter i Europa generelt finnes på [Kommisjonens nettsider](#).

Luftfart

Arbeidet med Single European Sky II+ skridder frem

Det italienske formannskapet hadde i anledning rådsmøtet for transport 3. desember lagt fram forslag til generell innstilling («general approach») når det gjelder de to følgende Single European Sky II+-forslagene:

- Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the implementation of the Single European Sky (SES II+) (recast). Formannskapets tekst til enighet finner du [HER](#).
- Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services (SES II+), EASA Regulation. Formannskapets tekst til enighet finner du [HER](#).

Det ble ingen diskusjon knyttet til endringene i EASA-forordningen.

Det var på forhånd klart at det forelå enighet om generell innstilling på det materielle innholdet også når det gjaldt SES II+-forordningen, men at uenigheten mellom Spania og Storbritannia når det gjelder Gibraltar var et punkt som gjorde at de to landene ikke ville slutte seg til enigheten mellom de øvrige medlemsstatene.

Storbritannia sa at de støttet teksten generelt, men at det var en forutsetning for å godta en generell innstilling at Gibraltar omfattes av forordningen. Det vil si at fotnote 4 og 5 må ut og at artikkel 1.5 i SES-forordningen skal stå uten klammer.

Spania kunne også godta kompromissforslaget, bortsett fra det som gjelder Gibraltar. For Spania er dette et spørsmål om suverenitet. Et eventuelt vedtak om generell innstilling måtte inneholde en klausul om Gibraltar. Spania ønsket heller enighet om en framdriftsrapport, for å kunne forhandle videre om en snarlig løsning.

Maurizio Lupi, den italienske ministeren for infrastruktur og transport, foreslo at artikkel 1.5 fortsatt skulle stå i klamme med en fotnote om at Gibraltar-spørsmålet vil avhenge av avtale/løsning mellom Storbritannia and Spania. Lupi mente dette ville være en nøytral løsning for å nå generell innstilling. Det ble vist til at en slik løsning var brukt før. Rådets juridiske avdeling bekreftet at en slik fremgangsmåte var i orden; det ville formelt ikke foreligge en fullstendig enighet, men medlemsstatene var enige om det materielle innholdet i forordningen og dette kunne danne grunnlag for forhandlinger med Europaparlamentet.

Til tross for at både Spania og Storbritannia var misfornøyde med løsningen, konkluderte Lupi – på bakgrunn av uttalelsen fra «legal service» – med at det var nådd en generell innstilling med artikkel 1.5 i klammer og uformelle forhandlinger med Parlamentet med det forbehold som gjelder uenigheten om Gibraltar, kan starte. Rådet har altså ikke tatt standpunkt til om Gibraltar skal omfattes av forordningsutkastet.

Enigheten gjelder blant annet:

- «Functional airspace blocks» - disse kan etableres på grunnlag av avtaler mellom EUs medlemsland og kan støttes av industrielle partnerskap
- Resultatmål knyttet til sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet – det ble enighet om mer fleksibilitet ved utarbeidelsen og iverksettelsen av planer
- Nasjonale kontrollmyndigheter må være uavhengige av virksomheter som driver flysikringstjenester – funksjonell separasjon er tilstrekkelig
- Støttetjenester – det er frivillig om disse skal åpnes for konkurranse

[TRYKK HER](#) for pressemeldingen fra rådsmøtet om SES II+.

Europakommisjonens arbeidsprogram for 2015 – luftfart

Kommisjonen la 16. desember frem sitt arbeidsprogram for 2015.

Det foreslås 23 nye initiativer, herunder et forslag på luftfartsområdet. En ny «Aviation Package» vil inneholde en meddelelse som skal identifisere utfordringer og tiltak som kan gjennomføres for å sikre konkurranse i europeisk luftfart. Pakken vil også inneholde en revisjon av EASA-forordningen.

Kommisjonen har også vedtatt å trekke en rekke forslag som allerede er fremlagt. Dette gjelder blant annet forslag til parlaments- og rådsforordning om lufthavnrelaterte tjenester på europeiske lufthavner. «No foreseeable agreement» er begrunnelsen for å trekke forslaget i KOM (2011)824, som Europaparlamentet var nær ved å forkaste i 2012. Etter at det hadde gått frem og tilbake mellom TRAN-komiteen og plenum, ble til slutt en veldig utvannet tekst vedtatt – blant annet ville Parlamentet at forslaget bare skulle gjelde noen få store flyplasser i Europa. Mens Rådet ønsket at teksten skulle omfatte flyplasser med årlig trafikk på mer enn fem millioner passasjerer, ønsket Parlamentet at bare flyplasser med mer enn 15 millioner passasjerbevegelser årlig skulle omfattes.

På grunn av den langvarige og store uenigheten finner Kommisjonen dermed ikke grunnlag for å opprettholde forslaget.

EU-finansierte investeringer i lufthavner gir ikke valuta for pengene

Den europeiske revisjonsretten har foretatt en analyse av EU-finansierte investeringer i flyplassinfrastruktur og undersøkt om:

- Behov for disse investeringene var dokumentert;
- prosjektene ble fullført etter planen både når det gjelder tid og budsjett;
- den nybygde (eller oppgraderte) infrastruktur ble fullt utnyttet.

Domstolen har videre vurdert om investeringene resulterte i høyere passasjertall og i en bedre kundeservice. Til slutt analyserte domstolen om EU-finansierte flyplasser var økonomisk bærekraftige.

Rapporten tar for seg 20 EU-finansierte flyplasser i fem medlemsstater (Estland, Hellas, Spania, Italia og Polen). Disse flyplassene mottok EU-finansiering på totalt 666 millioner euro i løpet av årene 2000-2013. Revisjonen viste at det kun for halvparten av flyplassene var påvist behov for EU-midlene, at de finansierte prosjektene ofte var underutnyttet og at infrastruktur til et beløp på 38 millioner euro slett ikke ble brukt.

Rapporten kan leses [HER](#).

Europakommisjonen svartelister flyselskaper fra Libya

Flyselskaper fra Libya har fått forbud mot å operere i europeisk luftrom, etter at samtlige selskaper i landet ble lagt til EUs svarteliste 11. desember. Listen for øvrig forblir uendret.

- Siste tids hendelser i Libya har ført til en situasjon hvor luftfartsmyndighetene ikke lenger er i stand til å oppfylle sine internasjonale forpliktelser med hensyn til sikkerheten til den libyske luftfartssektoren. Min prioritet innenfor luftfart er passasjerenes sikkerhet, som det ikke kan forhandles om, og vi står klare til å hjelpe den libyske luftfartssektoren så snart situasjonen på bakken tillater dette, [uttalte transportkommissær Violeta Bulc](#) i forbindelse med oppdateringen av listen.

Norge tar gjennom EØS-avtalen del i ordningen med svartelisting av land eller flyselskaper som ikke overholder internasjonale flysikkerhetsstandarder eller –regler, og er forpliktet til å innta endringer i listen i norsk rett.

Fullstendig liste og mer informasjon ligger på [Kommisjonens nettsider for flysikkerhet](#).

Forventet regulering av ubemannede luftfartøy

Ubemannede luftfartøy var tema på [European Aviation Safety Agency's \(EASA\)](#) årlige sikkerhetskonferanse. Det italienske formannskapet ga på rådsmøtet for transport 3. desember en orientering fra EASAs årlige konferanse som ble avholdt i Roma i oktober. Konferansen fokuserte på sikkerhet innenfor luftfart og RPAS (droner). Kommisjonen viste til at høring om RPAS akkurat var avsluttet, og at dette vil bli fulgt opp med konkrete lovforslag neste år.

Havn og sjø

EUs medlemsstater kan selv ratifisere konvensjon om personell på fiskefartøy

Forslag til rådsbeslutning for å bemyndige medlemsstatene til å ratifisere [Den internasjonale sjøfartsorganisasjonens konvensjon om standarder for opplæring, sertifisering og vakthold for personell ombord på fiskefartøy \(STCW-F\)](#), ble vedtatt på rådsmøtet for transport 3. desember. Fordi enkelte deler av konvensjonen regulerer områder som hører under EUs eksklusive kompetanse (gjensidig anerkjennelse av kompetanse) og berører både traktaten og sekundærlovgivning, må EUs medlemsland ha Rådets tillatelse til å delta i STCW-F-konvensjonen.

Transport og miljø

Stadig mer miljøvennlige biler, men fortsatt mangelfulle tester

EUs bilpark når sitt utslippsmål to år før tiden, ifølge en ny rapport fra Det europeiske miljøbyrået. Av rapporten, [«Monitoring CO₂ emissions from passenger cars and vans in 2013»](#), fremgår at en gjennomsnittlig personbil solgt i 2013 slapp ut 126,7 g CO₂/km, hvilket er under målet på 130 g CO₂/km innen 2015, satt av Europaparlamentet og Rådet i 2009. Likeledes må en gjennomsnittlig varebil ha utslipp under 175 g CO₂/km innen 2017, noe som også er nådd allerede, med nivåer på 173,3 g CO₂/km i 2013.

Nesten tolv millioner nye personbiler og over en million nye varebiler ble registrert i EU i 2013. Rapporten viser at begge grupper gjør fremskritt i å redusere sine utslipp, selv om bildet er mer blandet når bilprodusentene vurderes individuelt. Hver enkelt produsent har et gitt utslippsmål, basert på den gjennomsnittlige massen av bilene som selges. Merket som kommer best ut er Renault, etterfulgt av Peugeot, Fiat, Toyota og Citroën. Av produsentene som fortsatt ikke har nådd målet på 130 g CO₂/km, finner man blant andre Hyundai, Mazda, BMW og Audi. Alene på bunn er Jaguar, med utslipp på 182 g CO₂/km.

Rapporten påpeker imidlertid problematiske aspekter ved testmetodene som brukes for å måle bilenes utslipp. Den standardiserte testen som produsentene bruker går under navnet [«New European Driving Cycle»](#). Det har fra flere hold blitt hevdet at denne ikke tar høyde for reelle kjøreforhold, siden den bare ser på en liten del av motorens ytelse i forhold til belastning og hastighet. Funnene i rapporten viser at reelle forhold kan medføre rundt 20 prosent høyere CO₂-utslipp enn hva testene skulle tilsi. Forskjellen kan være over 30 prosent for større biler. Den nye testmetoden, «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure», for øyeblikket under utvikling, vil derfor komme til å bli en kjærkommen nyvinning.

Kritikk av dagens testsystem har nylig kommet fra paraplyorganisasjonen [Transport & Environment](#), som hevder at svakhetene vil manifestere seg klarere og klarere ettersom bilprodusentene gjør teknologiske fremskritt, med ytterlige muligheter for å påvirke testresultatene. Organisasjonen hevder at feilaktige resultater allerede kan koste en vanlig bilist rundt 500 euro årlig i ekstra drivstoffutgifter.

Forestående avklaring om merverdiavgiftsfritak for elbiler

Finansdepartementet sendte 4. november notifikasjon til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om merverdiavgiftsfritaket for omsetning og leasing av elbiler, samt omsetning av elbilbatterier.

Merverdiavgiftsfritaket for omsetning av elbiler ble innført i 2001. I forbindelse med budsjettet for 2014 vedtok Stortinget å utvide fritaket til å omfatte leasing av elbiler og omsetning av elbilbatterier. På grunn av behovet for å avklare forholdet til EØS-avtalens statsstøtteregulering har utvidelsen ikke trådt i kraft.

Notifikasjonen gjelder både dagens fritak og den vedtatte utvidelsen. I notifikasjonen legger departementet til grunn at fritaket ikke er støtte i EØS-avtalens forstand og det derfor fritt kan innføres. Dersom ESA kommer til at fritaket må anses som støtte, mener departementet at det må godkjennes av ESA som forenlig med EØS-avtalen.

ESA har nå kommet med oppfølgingsspørsmål til Finansdepartementet i anledning saken. Det jobbes nå med å ta stilling til disse.

Notifikasjonen til ESA er lagt ut på [Finansdepartementets nettsider](#).

Foreløpig enighet om overvåkning av CO₂-utslipp fra skipsfart

Rådet og Europaparlamentet har blitt enige om nye regler for overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra skip. Enighet ble nådd i trilogforhandlinger 18. november.

Dette markerer et viktig første steg i arbeidet med utslippsreduksjoner også i denne sektoren. Per dags dato er internasjonal maritim shipping den eneste transportsektoren som ikke er omfattet av EUs klimaforpliktelser. De nye reglene skal gjelde skip over 5000 bruttotonn. Krigs- og redningsskip, fiskebåter, enkle trebåter, skip uten propellfremdrift og statlige skip som brukes til ikke-kommersielle formål vil bli unntatt fra ordningen.

Om reglene blir endelig vedtatt, innebærer dette at skipseiere fra 1. januar 2018 må registrere utslipp både på enkeltreise- og årsbasis. Det vil også være bestemmelser rapportering, verifisering og akkreditering, samt regulering av offentliggjøring av informasjon. På bakgrunn av innrapportert data vil Europakommisjonen få i oppgave å publisere en årlig rapport, slik at man får grunnlag for å vurdere både skipes CO₂-utslipp og energieffektivitet.

Forslaget ble gitt grønt lys av Europaparlamentets ENVI-komite 3. desember og 17. desember ble forslaget vedtatt i Rådet. Neste steg i lovgivningsprosessen er formell vedtakelse av forslaget av Parlamentet i plenum.

Transportsektoren forårsaker fortsatt betydelig skader på miljøet

Ifølge Det europeiske miljøbyrået sin årlige rapport om miljø og transport, kan fortsatt store utslipp av klimagasser og skadelige nivåer av luftforurensning og støy tilskrives transportsektoren. Selv om utslippene er synkende, er nivåene 20,5 prosent over 1990-nivå og må derfor fortsette å synke med 67 prosent innen 2050 om målene i [Europakommisjonens hvitbok fra 2011](#) skal nås. Det er spesielt luftkvaliteten i Europas byer som lider under dagens forhold, noe som kan knyttes til den høye andelen av dieselmotorer.

Vei er stadig den dominerende transportformen både for personer og varer, med markedsandeler på over 70 prosent. Det er imidlertid et generelt trekk at jernbane og luftfart øker i popularitet. EU har satt som mål at mellomlang person- og varetransport gradvis skal flyttes over til jernbane og nå en andel på 50 prosent i 2050. Utviklingstrekkene rapporten peker på er i så måte positive trekk. Når det gjelder generelle trekk, understreker rapporten at det likevel kan være store regionale forskjeller. Eksempelvis toppet bilbruk per innbygger seg i EUs 15 opprinnelige medlemsstater i 2004, mens bruken fortsetter å øke i de 13 nyere medlemslandene.

Transportsektorens totale energiforbruk har kontinuerlig gått ned siden 2007. Ettersom dette delvis kan skyldes den økonomiske krisen, er det vanskelig å si om forbruket kan øke igjen på et senere tidspunkt.

Grunnet de miljømessige implikasjonene fokuserer rapporten spesielt på langdistansetransport. Skal Europa nå sine langsiktige målsetninger for bærekraftig transportutvikling, er det ifølge forfatterne et betydelig behov for bedre informasjon om og forståelse for de miljømessige konsekvensene av slik transport.

Rapporten er tilgjengelig på Det europeiske miljøbyrået sine [nettsider](#).

Telekommunikasjon

Fortsatt ingen enighet blant EU-landene om telekompakken

Rådet behandlet 27. november for første gang den såkalte telekompakken («Telecom Single Market»). Pakken, som Europakommisjonen la frem i september 2013, inneholder en rekke tiltak som skal bidra til realisering av et europeisk indre marked for elektronisk kommunikasjon. Europaparlamentet vedtok i april i år sin innstilling, som blant annet går inn for en sterkere lovbeskyttelse av nettnøytralitet, avskaffelse av høyere priser for internasjonal gjesting («roaming») innen utgangen av 2015 og mer samordnet spektrumforvaltning. Med mål om å ferdigstille pakken innen utgangen av året, hadde det italienske formannskapet i Rådet utformet en [kompromisstekst](#) på grunnlag av de forberedende diskusjonene i rådsarbeidsgruppen samt COREPER. Teksten omfattet kun forslagene knyttet til internasjonal gjesting og nettnøytralitet. De øvrige forslagene fra Kommisjonen var det ikke grunnlag for å oppnå enighet i Rådet om.

Når det gjelder internasjonal gjesting, var enkelte medlemsland opptatt av å få en snarlig avklaring av saken slik at man kunne starte forhandlinger med Europaparlamentet. Flertallet av medlemslandene ønsket imidlertid enighet om et klart mandat og mente det er behov for ytterligere diskusjoner på arbeidsgruppenivå. Disse landene pekte blant annet på at «roam like at home»-regler ikke kan innføres før man også har regulert prisene på grossistnivå – uten slik regulering frykter man at de nasjonale prisene vil øke. Mange medlemsland viste til rapporten om internasjonal gjesting

som BEREC (Body of European Regulators for Electronic Communications) var i ferd med å utarbeide og at man må ta i betraktning resultatene i denne rapporten før man treffer endelig avgjørelse i saken.

Hva angår nettnøytralitet, er medlemslandenes enige i at det er viktig å ha en åpen og ikke-diskriminerende internettilgang, men at det også er viktig å unngå at innovasjon og investeringer begrenses. Likevel kom landene heller ikke her frem til en felles posisjon. Mens enkelte land mener det er viktig å ha et klart rettsgrunnlag for nettnøytralitet – ikke bare fastsette prinsipper som enkelte andre land ønsker. Enkelte medlemsland understreket også at det er viktig å fastsette en definisjon av hva såkalte spesialiserte tjenester er.

Mangelen på enighet på nåværende tidspunkt om de nevnte punktene i pakken, betyr at det påtroppende latviske formannskapet i Rådet må plukke opp tråden etter italienerne på nyåret.

Resultatene fra rådsmøtet 27. november finnes [HER](#).

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc:

[Avoiding gridlock in the sky](#), Roma, 07.11.14

[Commissioner for Transport Violeta Bulc makes road safety a priority in EU transport policy](#), Brussel, 16.11.14

[European Rail Freight Days Conference](#), Brussel, 27.11.14

[Investment Plan for Europe: what are the investment needs for transport?](#), Brussel, 02.12.14

Visepresident og kommissær for det digitale indre markedet, Andrus Ansip:

[Why the EU needs a Digital Single Market](#), Strasbourg, 26.11.14

[Accelerating growth through a connected Europe](#), Brussel, 05.12.14

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger:

[Change and innovation](#), Brussel, 03.12.14

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no