

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr. 4 | 2013

Brussel, 21. juni



<u>HOVEDSAKER</u>	<u>INNHold</u>
<p>Gjennom lavmælt, effektiv ledelse har Irland skapt politisk enighet i Rådet om kjøretøykontroll, godkjenning av togmateriell, og hendelsesrapportering i luftfarten. Irene har også framforhandlet enighet med Europaparlamentet om det nye TEN-T programmet.</p> <p>1.juli debuterer Litauen som EU-formannskap. Landet virker godt forberedt og har store ambisjoner om resultater. Det gjelder enighet med EP om nye retningslinjer for TEN-Telekommunikasjoner; og enighet i Rådet om flypassasjerers rettigheter, sertifisering av togselskaper og om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer.</p> <p>Dette halvåret har Norge fremmet synspunkter på en rekke samferdselspolitiske saker som er under behandling i EUs organer. De mange EØS-relevante sakene som kommer til behandling i tiden framover legger til rette for fortsatt aktiv medvirkning i tidlig fase. Vel begrunnede forslag blir lyttet til.</p> <p>Artiklene i dette nummer peker på to politiske tendenser. For det første ønsker medlemsstatene større nasjonalt handlingsrom, «mindre Europa», enn Kommisjonen legger opp til. Rådet endret det rettslige grunnlaget for kjøretøykontrollen fra forordning til direktiv. Det er reist tilsvarende spørsmål knyttet til tiltak for å redusere kostnadene ved bredbåndsutbygging. Delt ansvar for godkjenning av togmateriell faller inn i samme tendens.</p> <p>For det andre får den sosiale dimensjon økende betydning i det indre markedet. Dette gjelder i særlig grad hensynet til de ansattes arbeidsvilkår. KOM skyver planlagt liberalisering av kabotasje-reglene i vegtransport ut i tid fordi det kan skape urimelige konkurransevriddinger mellom høykost- og lavkostland. Spørsmål om konkurranseutsetting av havnetjenester skal håndteres i et tre-parts samarbeid. I en tid med høy arbeidsledighet har KOMs forslag om å konkurranseutsette visse støttefunksjoner i luftromskontrollen møtt motstand. Hovedinntrykket er at større vekt på den sosiale dimensjon vil styrke oppslutningen om det indre markedet</p>	<p><b><u>Planer og resultater</u></b> Litauens samferdselsprioriteringer Produktivt irsk EU-formannskap Nye initiativ fra Kommisjonen</p> <p><b><u>Infrastruktur og nettverk</u></b> Enighet om TEN-T Ny havnelovgivning TLD .eu også i Norge Cloud computing</p> <p><b><u>Telekommunikasjon og post</u></b> «Single Telecoms Market» i Rådet Spektrumpolitikk etterlyses Roaming fritt Europa</p> <p><b><u>Vegtransport</u></b> Vegkantkontroll av nyttekjøretøyer Ikke mer kabotasje nå Digital ferdsskriver på plass Km-baserte vegavgifter «Roadworthiness»-pakken Obligatorisk eCall 2015</p> <p><b><u>Jernbane</u></b> Interoperabilitet vedtatt i Rådet Arnstad diskuterte i Brussel Jernbanepakke IV i Parlamentet</p> <p><b><u>Luftfart</u></b> Hendelsesrapportering i Rådet SES 2+ lagt fram Ekstern luftfartspolitikk Flypassasjerrettigheter Ny flystrid Russland</p> <p><b><u>Transport&amp;Miljø</u></b> Infrastruktur for alternative drivstoffer Erfaringer med Marco Polo</p> <p><b><u>Høringer</u></b> <b><u>Konferanser</u></b> <b><u>Taler</u></b></p>

## Planer, prioriteringer, resultater

### **Formannskapet: Litauen prioriterer godkjenning av togselskaper, flypassasjerers rettigheter og infrastruktur for alternative drivstoffer**

Litauen har satt styrket økonomisk vekst, konkurransekraft og forsterkning av det indre markedet som sine overordnede mål når landet for første gang overtar det halvårige formannskapet i Rådet for den europeiske union den 1.juli. Landet har høye ambisjoner om resultater i sitt halvår, og har tre hovedprioriteringer på transportområdet: nye regler om godkjenning av togselskaper (i Jernbanepakke IV), flypassasjerers rettigheter og infrastruktur for alternative drivstoffer. Litauen håper å kunne nå enighet om hovedtrekkene i disse regelverkene i løpet av høsten. I tillegg har formannskapet ambisjon om å framforhandle enighet med Europaparlamentet om den såkalte Kjøretøykontrollpakken, og om nye regler for hendelsesrapportering i luftfarten. Dette kom fram under en orientering for nordiske og baltiske transportattacheer i begynnelsen av juni.

Agendaen er omfattende og formannskapet har tydelige prioriteringer. Flere av sakene er imidlertid kontroversielle, og framdriften kan nok ta lengre tid enn forutsatt. Litauen vil ikke legge mye arbeid i forslaget om endrede kjøretøybestemmelser om kjøretøyers vektorer og dimensjoner, men i hovedsak overlate denne saken til gresk formannskap i første halvår 2014. Det kan også bli endringer på grunn av press fra Kommisjonen for å få slutført saker utover de Litauen har prioritert; det kan bl.a. gjelde Kommisjonens ønske om rask behandling av forslag med sikte på økt framdrift i etableringen av Single European Sky. KOM er også bekymret for framdriften i forhandlingene mellom Rådet og EP om den såkalte Lufthavnpakken; Litauen nøler med å gi denne prioritet på bekostning av andre luftfartssaker.

Rådsmøtene avholdes 10.oktober og 5.desember. Et uformelt ministermøte vil bli organisert i Vilnius 16.september med Single European Sky som tema. Her vil Norge også bli invitert.

### **Litauisk formannskap prioriterer fullføring av pågående telekom-saker**

På telekom-området prioriterer Litauen først og fremst å fortsette arbeidet med de lovforslagene som har vært under behandling i første halvår i år. Dette kom fram under et lunsjmøte med representanter for den litauiske EU-delegasjonen i begynnelsen av juni. Enighet med Europaparlamentet om nye retningslinjer for TEN-Telekom og den nye finansieringsordningen Connecting Europe Facility (CEF) har høyest prioritet. Endelig vedtak må raskt på plass fordi retningslinjer og finansiering tar til å gjelde fra januar 2014. Andre saker på dagsorden gjelder tiltak for å redusere kostnadene ved utbygging av høyhastighets bredbånd, elektronisk identifisering og «trust services» for elektroniske transaksjoner, samt tiltak for forsterket nettverks- og informasjonssikkerhet. Formannskapet regner med å komme langt i løpet av høsten slik at sakene kan konkluderes under gresk formannskap i første halvår 2014. Telekom-rådsmøtet holdes 6.desember i Brussel. I tillegg vil det bli organisert en høynivå konferanse om IKT 6.- 8. november i Vilnius. Info om konferansen ligger [her](#).

### **Rådet: Produktivt irsk formannskap**

Det erfarne irske EU-formannskapet har levert som forventet på transportområdet i første halvår. Irene har skapt politisk enighet mellom medlemstatene om fire viktige lovsaker. Det gjelder de to siste elementene i Kjøretøykontrollpakken (vegkantkontroll og registreringsdokumenter), Interoperabilitetsdirektivet (Jernbanepakke IV), og direktivet om hendelsesrapportering i luftfarten.

I tillegg har Irland framforhandlet enighet med Europaparlamentet om de nye TEN-T retningslinjene, og den nye forordningen om bruk av digital tachograf i tunge kjøretøyer. I lys av Irlands stramme økonomiske situasjon har formannskapet vært preget av effektiv og målrettet nøkternhet. På linje med mange andre mindre EU-land har Irland lagt hovedvekten på å skape oppslutning om kompromisser. Sammen med erfaringene fra tidligere formannskap har dette bidratt til suksessen. Formannskapets egen-evaluering finnes [her](#).

### **KOMs arbeidsprogram: Vegprising og andre viktige initiativ ventes**

Siden Kommisjonens mandatperiode nærmer seg slutten og det er valg til nytt Europaparlament i mai neste år, har Kommisjonen det travelt med å legge fram forslag som den håper å få behandlet før valgkampen setter inn. Forslag til videreutvikling av vegbruksavgiftene forventes framlagt i september; dette vil bl.a. omfatte omlegging til distansebaserte avgifter for tunge kjøretøyer. Et rammeverk for «Urban Mobility Plans» kan også ventes etter sommerferien. På telekom-området ventes bl.a. en handlingsplan for videre utvikling av trådløs mobil kommunikasjon, herunder bl.a. delt bruk av radio spektrum.

Kommisjonens rullerende arbeidsprogram ligger [her](#).

## **Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk**

### **Enighet om ny TEN-T forordning**

Etter tøffe trilogforhandlinger ble det 29. mai enighet mellom Rådet, Europaparlamentet (EP) og Kommisjonen (KOM) om TEN-T-forordningen. Kompromisset må formelt godkjennes av Rådet og EP før forordningen trer i kraft. KOM ønsker kompromisset velkommen. Forordningen inneholder et konkret handlingsprogram (detaljert kartverk) og kravspesifikasjoner for alle trafikkslag. Innen 2030 skal et nærmere definert kjernenettverk være utbygget som hovedstammen for transport i det indre markedet. Den nye finansieringsordningen Connecting Europe Facility skal bidra til effektiv gjennomføring av bl.a. grensekryssende prosjekter, fjerning av flaskehalser og omfattende bruk av informasjonsteknologi for å styre trafikkavviklingen. Parlamentet sikret at lokale og regionale styresmakter skal bli involvert i planprosessene. Kjernenettverket skal understøttes av utbygging av et mer omfattende nettverk som forventes ferdigstilt i 2050; finansieringen av dette vil i hovedsak skje med nasjonale midler. TEN-T forordningen fastsetter en rekke standardkrav for veger, jernbaner og andre transportformer. Siden forordningen antas å bli del av EØS-avtalen vil forordningens virkeområde og kravspesifikasjoner også bli gjort gjeldende for Norge. Les mer [her](#).

### **KOM: Havnepolitisk pakke**

Havnene spiller en vesentlig rolle for utviklingen av et integrert transportnettverk i Europa. 23. mai la EU-Kommisjonen fram sin såkalte Havnepolitiske pakke, som består av en melding om havnepolitikken og forslag til en forordning om adgang til havnetjenestene og finansiell transparens. Koblet til TEN-T retningslinjene inneholder pakken initiativ for å oppgradere 316 havner slik at en får bedre spredning av trafikken mellom flere havner. I dag går 20 % av trafikken gjennom de tre havnene Rotterdam, Hamburg og Antwerpen, noe som fører til kø og økonomiske tap. Bedre tilknytninger til indre vannveier, hovedveger og jernbane er et sentralt virkemiddel for bedre balanse.

Forslaget til forordning inneholder regler som vil bidra til mer transparente og åpne prosedyrer ved tildeling av havnetjenester, og bidra til at operatører som har eksklusive rettigheter ikke misbruker disse. Forordningen inneholder også et fleksibelt finansielt rammeverk for å tiltrekke seg investeringer. Samtidig som forslaget gir betydelig lokalt handlingsrom, vil reglene sørge for større åpenhet i bruken av offentlige midler for å unngå konkurransevridning.

Med bakgrunn i historisk strid om konkurranseutsetting og «havnearbeidermonopolet» er det interessant at KOM tar initiativ til en sosial dialog, altså trepartssamarbeid i sektoren. KOM vil opprette og støtte en «sosial komité» som skal ta seg av spørsmål i forbindelse med havnearbeidernes betingelser, tilpasninger til ny teknologi, og kontroversielle spørsmål som skipenes «self-handling».

Havneorganisasjonen ESPO (European Sea Ports Organisation) ønsker forslaget velkommen, men er samtidig bekymret for konsekvenser forordninga kan ha for havnenemyndighetenes autonomi. Det europeiske transportarbeiderforbundet (ETF) er på den ene sida glad for at liberalisering av «cargo handling» ikke er inkludert i forslaget, men er redd konsekvensene av deregulering av teknisk-nautiske tjenester både for de tilsatte og for sikkerheten.

Les mer [her](#) og [her](#). Websiden med tekstene og mer informasjon finnes [her](#) og ESPOs og ETFs pressemelding [her](#) og [her](#).

### **EØS: Toppdomene .eu også i Norge**

EØS-komiteen innlemmet 3. mai forordningen om EU-toppdomenen «.eu» i EØS-avtalen. Dermed kan også personer, organisasjoner eller foretak fra EØS-EFTA-landene søke om å registrere domenenavn på .eu. Toppdomenen ble opprettet i 2006 og det er i dag registrert 3,74 millioner domenenavn med TLD .eu. Mer informasjon finnes [her](#) og selve forordningen [her](#).

### **EP: Minihøring om Cloud Computing**

Komiteen for industri, telekommunikasjoner forskning og energi (ITRE) i Europaparlamentet holdt 30.mai en minihøring om Cloud Computing (nettskyen). Saksordfører Pilar Del Castillo Vera var fornøyd med Kommisjonens strategi, og mente det var viktig å få frem koblingen mellom denne og det digitale markedet, og at det offentlige måtte sitte i førersetet.. Stefano Fratta fra Telefonica Digital mente at eksisterende europeisk regelverk rundt personvern, sikkerhet og forbrukerinteresser burde kunne brukes, mens andre hevdet at man må opprette spesifikke kontrakter ved bruk av Cloud Computing, og at disse må inneholde flere hensyn enn vanlige standardkontrakter. Margot Dor fra European Telecommunications Standard Institute (ETSI) satte spørsmålstegn ved hvor globale man burde være i standardiseringsarbeidet. ETSI arbeider med å kartlegge landskapet og identifisere mangler når det gjelder Cloud Computing i det europeiske markedet. I følge Joris van Hoboken fra universitetet i Amsterdam ville det bli vanskelig for håndhevingsmyndigheter å få oversikt: Hvilke lover og regler skal følges dersom serveren ligger i USA, men har europeiske klienter? I tillegg pekte han på faren for at data kan bli tilgjengelig for utenlandske myndigheter. Ursula Pachel fra European Consumer Organisation, var opptatt av å sikre rettfærdige kontraktvilkår, god databeskyttelse og at forbrukerne lett skal kunne bytte operatør. Hun ønsket Kommisjonens strategi velkommen, men sa at det mangler retningslinjer og bindende regelverk for alle deltakere. De ulike aktørenes presentasjoner kan leses [her](#). ITRE forventes å vedta en egen-initiert resolusjon om saken i oktober med påfølgende plenums behandling i november. KOMs strategi ligger [her](#).

## Telekommunikasjon og post

### Rådet: Diskuterte «EU Single Telecoms Market»

På Telekom-rådets møte 6. juni var det ingen vedtakssaker, men ministrene diskuterte viktige sider ved telekommunikasjons- og IKT-sektorenes betydning i den digitale økonomien. Hva er de viktigste kjennetegnene ved et velfungerende «EU Single Telecoms Market», hvordan fjerne de gjenværende hindringene før man fullt ut kan høste fordelene ved et integrert digitalt marked, og hvordan bør man arbeide videre med radio spektrum effektivisering og harmonisering, var blant temaene. Diskusjonen skal oppsummeres som innspill til toppmøtet for EUs stats- og regjeringsjefer i oktober.

Teleministrene drøftet også tiltak for å sikre et høyt nivå for informasjons- og nettverkssikkerhet. Sentralt i diskusjonen stod spørsmålet om høyere sikkerhetsstandarder best kan oppnås gjennom EU-lovgivning, mer frivillige ordninger eller en blanding av lovgivning og frivillige ordninger. Mens alle var enige om behovet for styrket sikkerhet, var flere tidligere Østblokkland og Italia tvilende til om frivillige regler er nok. Andre land som Frankrike, Nederland, Østerrike, Estland, Polen og Tyskland vil ha et europeisk rammeregulativ som fokuserer bare på hovedpunktene.

Selv om det er bred oppslutning om formålet med Kommisjonens forslag til forordning om tiltak for å redusere kostnadene ved bredbåndsutbygging, reiser mange medlemsstater spørsmål ved det rettslige instrumentet (forordning), virkningene for eksisterende nasjonale og lokale tiltak, og potensielle kostnadsdrivende elementer i forslaget, som for eksempel det foreslåtte «single contact point».

[Her](#) er pressemeldinga fra Rådet. Saksdokumentene ligger [her](#) (informasjons- og nettverkssikkerhet), [her](#) (policy debatt digital agenda) og [her](#) (digital infrastruktur).

### ETNO etterlyser harmonisert spektrumpolitikk

Med stadig flere trådløse digitale tjenester blir behovet for mer spektrum stadig større. ETNO (European Telecommunications Network Operators' Association) går inn for harmonisert tildeling av spektrum (700 Hz som tidligere var reservert til terrestrisk TV) i EU. Organisasjonen mener bl.a. at dette vil føre til storskalafordeler og fremskynde det digitale markedet. ETNOs posisjon er et hørings svar til Radio Spectrum Policy Group sin nylig avsluttede høring om «Strategic Challenges facing Europe in addressing the Growing Spectrum Demand for Wireless Broadband». Kommissær Kroes på sin side vil følge opp medlemsland som ikke ennå har frigitt 1200MHz bånd, og kreve at de bruker auksjonsgevinsten til digitale tjenester.

Les mer [her](#). Norge legger opp til auksjonering av ledige frekvensressurser i løpet av høsten. Samferdselsdepartementets tidsplan ligger [her](#).

### EP: Resolusjon om et roaming-fritt Europa

Den 29.mai diskuterte komiteen for industri, forskning og energi (ITRE) i Europaparlamentet utkast til en egen-initiert resolusjon om et Europa fri for internasjonal gjesting (roaming) i 2015. Saksordfører Jens Rohde (ALDE) sa at roaming kun er en av flere saker under EUs digitale agenda, men han ønsket å fokusere spesielt på roaming fordi det er et eksempel på hva som ikke fungerer i det indre markedet. Han minnet Rådet og Kommisjonen om den digitale agendaens mål om at forskjeller mellom roaming og nasjonale tariffer skal være nær null innen 2015, og at man fortsatt er langt fra å oppnå dette.



Skyggesaksordfører Francesco De Angelis sa at Rohdes utkast var for snevert og ønsket en mer omfattende resolusjon. Ellers var det enighet om at det er et stort potensiale for jobb og vekst i et roaming-fritt Europa. Kommisjonen mente at roaming må sees som en del av den større pakken (den digitale agendaen). Avslutningsvis påpekte Rohde at det var viktig å sende et klart signal til medlemslandene om at dagens situasjon er uakseptabel, ettersom det er disse som blokkerer framgangen på området. ITRE skal stemme over resolusjonen den 9.juli og behandles i plenum i løpet av september i år.

## Vegtransport

### **Rådet: Enighet om vegkantkontroll av kommersielle kjøretøyer**

På Transportrådsmøtet i Luxemburg 10. juni ble det enighet om hovedtrekkene i nye regler for vegkantkontroll av kommersielle kjøretøyer, og endringer i direktivet om registreringsdokumenter (Kjøretøykontrollpakken). Et klart flertall blant MS ønsket større fleksibilitet for nasjonale tilpasninger når det gjelder detaljutformingen av vegkantkontrollen; Rådet endret derfor det rettslige grunnlaget fra forordning, som foreslått av KOM, til direktiv. (På samme måte som Rådet gjorde for regelverket om periodisk kjøretøy-kontroll). Lette tilhengere (O1-O2 kategoriene) og lette kommersielle kjøretøyer (N1 kategorien inntil 3,5 t) ble tatt ut av virkeområdet.

Under en nordisk-baltisk «pre-Council dinner» 9.juni understreket Norge bl.a. betydningen av håndheving av nasjonale regler for vinterutrustning.

Saksdokumentet ligger [her](#). [Her](#) er pressemeldinga fra det irske formannskapet og [her](#) fra Rådet.

### **KOM: Ingen nye kabotasje-regler med det første**

EUs regler som tillater midlertidig kabotasje (transport i et annet enn transportørens hjemland) trådte i kraft 14. mai 2010. For å markere dagen og motstanden mot videre liberalisering av kabotasje, hadde transportarbeidernes fagforbund ETF aksjonsdag i Brussel 14. mai. Kommisjonen kom samme dag med en erklæring på sin hjemmeside om at videre liberalisering av regelverket ikke er aktuelt i denne mandatperioden (som utløper sommer 2014). KOM holder imidlertid fast ved at restriksjoner på kabotasje strider mot prinsippene for det indre markedet, men frykten for negative sosiale konsekvenser er for stor til at tiden nå er inne til ytterligere markedsåpning. KOM vil i første omgang stimulere til bedre håndheving av gjeldende regelverk. Les erklæringen [her](#) og pressemelding fra ETF [her](#).

### **Kompromiss om nye elektronisk ferdsskriver**

14. mai ble det enighet i trilogforhandlingene mellom Europaparlamentet (EP), Rådet og Kommisjonen (KOM) om nye tekniske standarder for elektronisk ferdsskriver. To år etter at KOM la fram forslaget. De nye reglene legger til rette for innføring av en digital «tachograf» bygget på satellitt-teknologi. Den nye teknologien skal bidra til å forhindre svindel med registrering og overholdelse av yrkessjåførs kjøre- og hviletid, og arbeidsforhold. De nye ferdsskriverne skal innstalleres i alle tunge kjøretøyer fra 2017/2018. Medlemstatene forplikter seg til bedre opplæring av kontrollørene og tilfredsstillende kontrollutstyr. De mest kontroversielle punktene i forhandlingene var unntaket for kjøretøyer under 7,5 t som kjøres ikke-profesjonelle sjåfører i en radius av 100 km fra forretningsstedet.

Kompromisset ble godkjent av transportkomiteen 18.juni, i Coreper tidligere i juni, og nå gjenstår kun formell godkjenning i EP-plenum og Rådet før det blir publisert i EUs lovjournal OJ. Les mer [her](#). Teksten finnes [her](#).

### **EP:Felles elektronisk, distansebasert innkreving av bompenger**

Europaparlamentet vedtok 11. juni en resolusjon om elektroniske bompengesystem og vignetter for privatbiler der de legger stor vekt på interoperabilitet mellom ulike systemer. Parlamentet mener KOM er for tolerant overfor medlemsstater som ikke implementerer det felles elektroniske innkrevingssystemet EETS (European Electronic Toll Service). KOM og Parlamentet er enige når det gjelder utformingen av vegprisingen: den skal baseres på strekning, ikke på tidsrom (vignetten), fordi sistnevnte diskriminerer utenlandske kjørere. KOM forventes å legge fram et forslag til distansebasert prising før sommerferien. Les resolusjonen [her](#).

### **EP: «Kjøretøykontrollpakken» vedtatt i TRAN**

På komitémøtet 30. mai vedtok transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) rapportene om de tre elementene i den såkalte Kjøretøykontrollpakken. TRAN avviste KOMs forslag om obligatorisk inkludering av motorsykler og trailere under 2 t i den periodiske kontrollen. Komiteen avviste også KOMs forslag til økt kontrollfrekvens. Når det gjelder vegkantkontrollen ble lette kommersielle kjøretøyer strøket fra virkeområdet. TRAN gjorde enkelte tilpasninger i KOMs foreslåtte «risk rating system» som skal hjelpe medlemslandene med å målrette veikantkontrollen. I motsetning til Rådet aksepterte TRAN forordning som rettslig grunnlag. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#) og i parlamentets pressemeldinger [her](#) og [her](#). Teksten kommer til avstemming i plenum i juli. Deretter blir det forhandlinger mellom Rådet og EP med bistand fra KOM.

### **KOM foreslår obligatorisk eCall fra 2015**

Fra oktober 2015 skal alle nye personbiler og lette kommersielle kjøretøyer ha installert det såkalte eCall-systemet, som automatisk varsler en alarmsentral via EUs felles nødnummer 112 når en alvorlig ulykke inntreffer. Det anslås at nærmere 2500 liv kan bli reddet ved dette systemet som gir vesentlig raskere responstid. Fordi den frivillige tilnærmingen ikke har lyktes la Europakommisjonen (KOM) 13. juni frem forslag til en forordning som gjør innstalleringen obligatorisk for bilprodusentene (typegodkjenning). Samtidig la KOM fram forslag til beslutning om utrulling av et interoperabelt eCall-system og nødvendig infrastruktur for effektiv kommunikasjon mellom kjøretøy og alarmsentral. eCall tjenestene skal omfatte EU, Island, Norge og Sveits. Rådet og Europaparlamentet må vedta forslaget (med eventuelle endringer) på vanlig måte. Det er reist spørsmål om tidsplanen er realistisk på grunn av ledetidene i bilproduksjon, nødvendig tilrettelegging hos mobil operatører og alarmsentraler. Les mer [her](#).

## **Jernbane**

### **Rådet: Kompromiss om Interoperabilitetsdirektivet**

For å styrke samtrafikkvevnen i europeisk jernbane ble det på Transportrådsmøtet i Luxemburg 10. juni enighet om hovedtrekkene i det såkalte Interoperabilitetsdirektivet, dvs reglene for godkjenning av togmateriell i EU. Direktivet inngår i Jernbanepakke IV. Det var knyttet stor politisk oppmerksomhet til disse reglene. Medlemsstatene (MS) ønsket å sikre fortsatt betydelig nasjonal innflytelse på godkjenningsprosessen.

Vedtaket er derfor mer fleksibelt enn KOMs forslag når det gjelder ansvarsdelingen mellom nasjonale tilsyn og det europeiske jernbanetilsynet ERA. Kompromisset innebærer en todeling av godkjenningsmyndigheten: For materiell som kun skal brukes nasjonalt får medlemstatene fortsatt det endelige ordet, mens materiell som skal brukes internasjonalt skal godkjennes av ERA etter samråd med nasjonale tilsyn. Rådet økte overgangsperioden før de nye reglene trår i kraft. Rådet er usikker på ERAs kapasitet og kompetanse, og ber om at KOM innen tre år rapporterer om hvor langt ERA har kommet med forberedelsen av sin nye rolle.

Saksdokumentet ligger [her](#). KOM pressemelding om vedtaket ligger [her](#).

[Her](#) er pressemeldinga fra det irske formannskapet og [her](#) fra Rådet.

### **Samferdselsministeren diskuterte Jernbanepakke IV med EU**

Samferdselsminister Marit Arnstad fremmet norske synspunkter på Europakommisjonens forslag til Jernbanepakke IV, bl.a. skepsis til konkurranseutsetting av persontrafikken, da hun besøkte Brussel 14. mai. Hun uttrykte også bekymring over kabotasjekjøring i vegtransporten. Arnstad hadde samtaler med Kommissær for transport Siim Kallas, og med saksordfører i Europaparlamentet Said El Khadraoui. Les hele [artikkelen](#) og se videosnutt på EU-delegasjonens sider [her](#).

### **TRAN høring om jernbanepakke IV**

Hvordan finne den rette balansen mellom forvaltning og togdrift, og mellom vekst, kvalitet og arbeidsforhold var hovedproblemstillingene da transportkomiteen i Europaparlamentet 7. mai hadde høring om jernbanepakke IV. Det var enighet om at felles regler om sikkerhetssertifisering og godkjenning av togmateriell er nøkler for å kunne skape et indre jernbanemarked; derimot var det større sprik når det gjaldt oppsplitting av integrerte togselskaper og konkurranseutsetting av togtrafikken innenlands. De aller fleste var enige i at ERA må få en vesentlig større rolle og at effektive tilsynsmyndigheter er viktigere enn full separering av infrastrukturforvaltning og togdrift. Det var ulike synspunkter på Kommisjonens forslag om konkurranse innenlands og om obligatorisk bruk av anbud ved offentlig kjøp av jernbanetjenester. Det ble uttrykt bekymring for arbeidstakerrettigheter og sosiale vilkår fra fagbevegelsen og flere parlamentarikere: European Workers' Federation ETF er redd for at obligatorisk anbud og mer liberalisering fører til konkurranse mot de laveste lønningene, dårligere arbeidsforhold og til tap av arbeidsplasser. Mens andre mente at mer liberalisering vil tjene både sektoren og passasjerene, var andre redd for at det fører til dårligere tjenester og at oppsplitting av integrerte system kan føre til økonomiske tap. Skillelinjene i TRAN følger både partigruppe og nasjonalitet.

Kommisjonen understreket at jernbanepakken var en integrert pakke med ulike dimensjoner: en industridimensjon, en sosial dimensjon (som gjelder både arbeidstakerne og passasjerene), en økonomisk dimensjon (et konkurransedyktig jernbanesystem med lave kostnader), en teknisk dimensjon og en styrings- dimensjon (governance). Les mer [her](#).

### **Jernbanepakke IV – arbeidet med rapportene er i gang i TRAN**

Europaparlamentets transportkomité (TRAN) diskuterte Jernbanepakke IV den 29. og 30.mai I meningsutvekslingen om den «tekniske delen» var det enighet om behovet for å unngå unødige nasjonale standarder, utforme like prosedyrer i alle medlemsstater og etablere klar arbeidsdeling mellom nasjonale jernbanetilsyn og det europeiske jernbanetilsynet ERA.



Rapportøren for Interoperabilitetsdirektivet, MEP Bilbao med tilslutning fra flere, så behov for overgangsordninger, men ikke enda flere unntak enn det som er foreslått av KOM. Hun understreket at man må forbedre gjennomsliktigheten i markedet og gradvis redusere nasjonale standarder som ikke er brukbare. Det var bred enighet om at et forenklet godkjenningssystem av togmateriell vil gi en vesentlig styrking av jernbanens konkurransekraft.

Saksordføreren for sikkerhetsdirektivet, Michael Cramer, mente at målsettingen om et felles europeisk sertifiseringsystem for togselskaper må opprettholdes, men også at ERA må ta tilstrekkelig hensyn til nasjonale særtrekk. Alle var enige om at kostnadene ved sertifisering må ned, men flere pekte også på behov for nasjonale unntak.

Saksordføreren for ERA, Roberts Zile, indikerte, bl.a. med bakgrunn i variasjoner i nasjonale sertifiseringskostnader, at ERA kunne utstede sertifikater som er gyldige i hele EU, mens at nasjonale tilsyn tar seg av oppgaven dersom det er snakk om selskaper som kun opererer i ett land. Dessuten ønsker han overgangsfrister for utvidelse av ERAs kompetanse.

Saksordfører for forvaltningsstrukturdelen El Khadraoui (som nylig møtte samferdselsminister Arnstad, se egen [artikkel](#)) uttalte seg mot en «ideologisk» tilnærming. Han fikk støtte av flere i at fullt organisatorisk skille (unbundling) ikke er et mål i seg selv, og at strukturen må være fleksibel for å kunne tilpasses situasjonen i ulike medlemsland så lenge det ikke fører til kryss-subsidiering eller utestengelse av nye aktører.

Når det gjaldt markedsåpning sa EL Khadraoui at det kan være behov for å begrense markedsadgangen for bedre å kunne ivareta der det offentlige kjøper tjenester. Anbudskontrakter kan ha krav på beskyttelse mot «cherry-picking». På den annen side andre parlamentarikere at slike kontrakter ikke må brukes til urimelig å blokkere markedsadgangen. Enkelte advarte også mot kostnadsdrivende effekter av å splitte opp jernbanenettet gjennom obligatorisk anbud; flere representanter ønsket å opprettholde muligheten til direkte tildeling av kontrakter. Noen parlamentarikere mente også at liberaliseringa var i strid med subsidiaritetsprinsippet, og at spørsmålet om offentlig anbud eller direkte tildeling måtte avgjøres på lokalt nivå. Rapportørene skal legge fram sin utkast til innstilling i juli; avstemning i TRAN vil foregå i november, og i plenum i februar 2014. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#).

## Luftfart

### **Rådet: Bedre regelverk for hendelsesrapportering i luftfarten**

Transportrådsmøtet i Luxemburg 10. juni kom til enighet en ny forordning om hendelsesrapportering i luftfarten. Den nye forordningen forventes å forbedre rapporteringssystemet og dermed bidra til å forhindre ulykker i framtida.

Saksdokumentet ligger [her](#). Pressemeldinga fra Rådet ligger [her](#).

### **KOM: Nytt forsøk for å få mer fart i etableringen av et felles luftrom**

11. juni la Europakommisjonen frem forslag for å få mer fart i etableringen av EUs kontrollsystem for luftrommet. Bakgrunnen er at fullføringen av et felles europeisk luftrom (SES) går sent, og at oppsplittinga i følge KOM bl.a. fører til ekstrakostnader på nesten 5 milliarder euro pr år, og at hver flygning i gjennomsnitt forlenges med unødige 42 km. KOMs forslag (SES 2+) oppdaterer de fire forordningene som utgjør SES-pakken. KOM foreslår bl.a.

- fullt organisatorisk og budsjettmessig skille mellom nasjonalt tilsyn og den/de som driver luftkontrollen, og at nasjonale tilsynsmyndigheter får tilstrekkelige ressurser

- styrking av ytelseskravene (for sikkerhet, kostnadseffektivitet, kapasitet og miljø) ved at KOM får ei sterkere rolle og mulighet for sanksjoner
- åpning av markedet for “support services” som værtjeneste, aeronautisk informasjon, navigasjons- og overvåkningstjenester, gjennom anbudsordninger.
- Bruk av traktatsbruddprosedyre overfor MS der KOM ikke ser fremgang i etableringen av funksjonelle luftromsblokker (FABs). Samtidig foreslår KOM mer fleksibilitet for tjenesteytere innen og mellom FABs; de skal kunne lage industrielle partnerskap som vil gi større effektivitet og kvalitet i ytelsene. KOM vil også styrke rolla til nettverksforvalteren Eurocontrol.

Pressemelding fra KOM ligger [her](#). Se også tale fra Kommissæren [nedanfor](#).

I et mer praktisk perspektiv vedtok KOM 3.mai reviderte forordninger for implementeringen av ytelseskrav (sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet) og prissetting under SES. Dette rammeverket skal nå ut på høring før spesifikke mål blir fastsatt for perioden 2015-2019. Medlemstatene skal på dette grunnlaget utarbeide nasjonale handlingsplaner. Les mer [her](#).

### **EP: Resolusjon om EUs eksterne luftfartspolitikk**

Europaparlamentets transportkomité (TRAN) krever i sin egen initierte rapport om EUs eksterne luftfartspolitikk, vedtatt 7. mai, bl.a. at Kommisjonen (KOM) undersøker omfanget av statsstøtte til flyselskap i enkelte tredjeland. TRAN oppfordrer KOM til å revidere forordning 868/2004 mot subsidier og urettferdig prising, for å gjøre den til et mer effektivt virkemiddel.. TRAN etterlyser også at det i alle bilaterale luftfartsavtaler tas inn en klausul som sikrer like og rettferdige konkurransevilkår. Saksdokumentene finnes [her](#).

### **EP: Flypassasjerrettigheter diskutert i transportkomiteen**

Europaparlamentets transportkomité (TRAN) diskuterte 29. mai Europakommisjonens forslag til reviderte flypassasjerrettigheter. KOM foreslår bl.a. bedre erstatning ved forsinkelser, men først etter 5 timer. Dette mente noen parlamentarikere ville være et steg tilbake, og viste til EU-domstolens rettspraksis hvor tre timer ble satt som grense. Diskusjonen viste ellers ulike meninger om KOMs foreslåtte nye regler for overbooking, hvem som har ansvar hvis passasjerer ikke rekker «connecting flight», og definisjonen av «force majeure». Parlamentet er ellers ikke fornøyd med at KOM ikke har inkludert oppmyking av flyselskapenes begrensninger av handbagasje, og spørsmålet om sikring av passasjerenes rettigheter når flyselskap går konkurs. Et annet stridsspørsmål er overbooking, som enkelte parlamentarikere nå vil forby. Avstemming i TRAN 15. november. Les mer [her](#).

### **EU: Ny flystrid med Russland**

Flystriden mellom EU og Russland gjelder nå ikke bare den spesielle særavgiften for overflyging av Sibir. En ny russisk lov om såkalte PNR-data som trer i kraft 1.juli kan tvinge EU-flyselskaper til å overføre passasjerdata, bl.a. kreditykort opplysninger, til russiske myndigheter på fly til/fra Russland og fly som flyr over russisk territorium. Med bakgrunn i EUs strenge person- og datavern regler, mener Europakommisjonen at Russland ikke kan kreve dette ensidig, men at det må inngås bilateral avtale om slik overføring tilsvarende avtalen med USA.

Saken fikk ingen løsning på toppmøtet EU-Russland tidligere i juni; dersom man ikke kommer til enighet vil dette kunne medføre stopp i mer enn 50 000 EU-flyginger som transitterer Russland på veg til/fra Asia per år. Russland vil nekte alle fly landing eller start på sitt territorium hvis selskapene ikke oppgir passasjerdata. Les mer [her](#) og [her](#).

## Transport & miljø

### TRAN diskuterer direktivforslaget infrastruktur for alternative drivstoffer

En høring i transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) 18.juni viste at parlamentarikerne fortsatt har mange spørsmål omkring nytteverdi og kostnader knyttet til direktivforslaget. KOMs forslag er meget ambisiøst; bl.a. foreslås en bindende målsetting om 800 000 ladestasjoner for el-biler i 2020, hvorav 10 prosent skal være offentlig tilgjengelige. Det foreslås bindende måltall for antall ladestasjoner i hver enkelt medlemsstat. Det settes også bindende krav om maks. avstand mellom muligheter for tanking av LNG, CNG og hydrogen. Medlemsstatene skal utvikle nasjonale rammeplaner for markedsutvikling, nødvendig utbygging, samt økonomiske og andre incentiver for å fremme omleggingene. Direktivet er del av pakken «Clean Power for transport» som KOM la frem 23. januar.

Mange tviler også på at finansieringa av ladestasjoner og annen infrastruktur vil la seg gjøre uten betydelig offentlig medfinansiering. I en diskusjon i TRAN i mai etterlyste enkelte pengestøtte fra EU, mens andre mente at medlemsstatene og/eller markedet skal bestemme utrulling av infrastruktur for alternative drivstoffer, og ikke EU. Partigruppen ECR (bl.a. de britiske konservative) var svært kritisk til hele forslaget som de kalte for «et av de dårligst gjennomtenkte» forslag fra KOM som «løsning på et problem som ikke eksisterer». KOM svarte at forslaget var resultat av over to år med hardt arbeid sammen med de berørte parter og medlemsstatene for å gjøre EU mer uavhengig av olje og fremme utviklingen av markedet alternative drivstoffer. Saksordfører Carlo Fidanza (EPP, IT) skal presentere sitt utkast til rapport 16. september. TRAN vil diskutere endringsforslag er 1.oktober. Direktivforslaget er [her](#) og websida fra parlamentet om lovsaka [her](#).

### KOM: Melding om erfaringene med Marco Polo

Europakommisjonen la 14. mai fram en melding om erfaringene med Marco Polo programmet siden starten i 2003. Programmet har som mål å overføre gods fra vegtransport til skip og jernbane for å skape et mer bærekraftig transportsystem i Europa. Fra 2003 til 2012 har over 650 bedrifter, herunder også noen norske, fått støtte fra programmet til å endre sine internasjonale transportopplegg. I den første programperioden fra 2003 til 2006 ble 21,9 milliarder tonn-kilometer overført fra veg til jernbane eller skip, mens 19,5 milliarder tonnm er overført i den andre programperioden fra 2007 til 2012. Forventningene var imidlertid mye høyere; eksempelvis var de faktiske overføringene i første programperiode under halvparten av måltallene. Programmets økonomiske rammer er heller ikke blitt fullt utnyttet bl.a. på grunn av kompliserte søknads- og utbetalingsprosedyrer.

På tross av blandede erfaringer, ønsker KOM også i framtida å gi økonomisk støtte til omlegging til mer bærekraftig godstransport, men gjennom et nytt og mer effektivt opplegg. Oppfølgingen vil skje innenfor rammen av de nye TEN-T retningslinjene og finansieres over CEF (Connecting Europe Facility). Det er viktig å få avklart muligheten for slik spesifikk programdeltakelse dersom Norge også i framtida ønsker å delta i Marco Polo-lignende programmer. Den nye TEN-T forordningen er merket EØS-relevant fra EU-side, mens CEF i utgangspunktet ikke er det. Les mer på SDs nettsider for Marco Polo [her](#). Meldinga og mer informasjon finns på KOMs sider [her](#).

## Høringer

**EU-mål for 2. periode (2015-2019) av «Single European Sky Performance Scheme»**  
Høring med frist 3. juli finnes [her](#).

## Konferanser

ECTA-konferanse: **Single Market for Telecoms**, 25.juni 2013 i Brussel. Mer informasjon [her](#).

**Clean Power for Transport**, 21. oktober 2013 i Brussel, organisert av Europakommisjonen.  
Mulig å presentere prosjekt. Mer informasjon [her](#).

## Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [The politics of the completing the telecoms single market](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [The EU, safeguarding the open Internet for all](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Building a connected, communicating single market](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Unleashing the potential of rail in the EU](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Making Europe's roads safer: the way ahead](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [European Innovation Partnership on Smart Cities – High Level Group Meeting](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Electric mobility: the clean and competitive way ahead for European transport](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Single European Sky 2+](#)

Vennlig hilsen  
Olav Grimsbo  
Samferdselsråd  
[olgr@mfa.no](mailto:olgr@mfa.no)  
+32 (0) 2 238 74 44



Samferdselsnytt utarbeides i samarbeid med rådgiver [Marit Schweiker](#). I denne utgaven har også studentpraktikant Emma-Lise Berghei Gårdvik bidratt.