

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 6 | 2013

Brussel, 6. november



HOVEDSAKER	INNHold
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Som det framgår at denne utgaven av Samferdselsnytt, har en rekke av KOMs større initiativ for fullføring av det indre markedet skapt sterk motstand blant arbeidstakerne. Jernbanearbeiderne protesterer mot obligatorisk bruk av anbud, flygeledere truer med aksjoner mot reorganisering av lufttrafikkontrollen, mens vest-europeiske lastebilsjåførere frykter sosial dumping og krever begrensninger i kabotasje-kjøring. Oppslutningen om det indre markedet er avhengig av at alle parter føler at de får en rimelig andel av fordelene. Næringslivet har tradisjonelt høstet fordeler; forbrukernes rettigheter forbedres (fly og jernbane i dette nr), mens den tredje aktøren – arbeidstakerne - tydeligvis ikke er fornøyd. Det kan synes som om reformiveren i KOM nå har tatt litt overhånd, og at både tempo og innhold vil bli justert. Medlemsstatene virker opptatt av lange overgangsordninger og nasjonalt handlingsrom.</li> <li>• Kommisjonens forslag til omfattende reformer i telekom-sektoren har fått blandet mottakelse blant forbrukerorganisasjoner, telekom operatører og myndigheter. Det advares mot forhastede beslutninger. Tiltak for lavere priser og bedre ekomtjenester må balanseres mot telekom-operatørenes økonomi og investeringsevne. EFTA-EØS landene er på banen med en omfattende kommentar.</li> <li>• Det går sakte men sikkert framover med Jernbanepakke IV. Sikkerhetsdirektivet er vedtatt i Rådet med en hybridgodkjenningsmodell. Alle rapportutkastene og endringsforslagene i EP vil bli stemt over i TRAN i slutten av november.</li> <li>• Tredjelands sterke reaksjoner på EUs regionale ETS-løsning mens man venter på en global løsning, betyr vanskelig balansegang mellom EUs klimapolitikk på den ene siden og faren for handelspolitiske straffetiltak på den annen.</li> </ul>	<p><b>Planer og resultater</b> Digital økonomi Arbeidsprogram 2014</p> <p><b>Infrastruktur og nettverk</b> Nye TEN-T kart Bredbånd til alle</p> <p><b>Tele og post</b> Telekom-pakken EFTA Comment Reduserte kostnader</p> <p><b>Vegtransport</b> Modulvogntog Håndheving av kabotasje Utrulling av eCall</p> <p><b>Jernbane</b> Sikkerhetsdirektivet vedtatt Jernbanepakke IV i EP Fransk jernbanereform EU-domstolen om erstatning</p> <p><b>Luftfart</b> FTL på plass Flypassasjerers rettigheter Skepsis til SES II + Hendelsesrapportering</p> <p><b>Havn og sjø</b> Havnetjenester i EP</p> <p><b>Transport&amp;Miljø</b> Regional ETS luftfart Renere varebiler Slakere krav til personbiler Infrastruktur el og andre Bærekraftig bytransport</p> <p><b>Høringer</b></p> <p><b>Konferanser</b></p> <p><b>Taler</b></p>

## Planer og resultater

### **Det Europeiske Råd: Digital økonomi må utnyttes bedre; skepsis mot telekom-pakken**

Utviklingen av et enhetlig digitalt indre marked stod sentralt på toppmøtet for EUs stats- og regjeringssjefer i Brussel 24.oktober. En av bekymringene er den europeiske telekom-sektorens svake konkurransevne i forhold til USA og asiatiske rivaler. EU henger etter når det gjelder 4G mobil telefoner; EU har et fragmentert telekom marked med mange selskaper, mens USA og Kina er sterkt konsolidert. Som virkemiddel for å ta igjen det tapte har KOM foreslått en omfattende Telekom-pakke (Connected Continent). Medlemsstatene delte i hovedsak Kommisjonens vurderinger av utfordringene, men det ble også uttrykt skepsis til Kommisjonens forslag til videreutvikling av telekom-markedet. Det ble advart mot å gjøre dette til en hastesak. Ønsker om fortsatt nasjonal styring, bl.a. knyttet til spektrum forvaltningen, er noe av bakgrunnen for den forsiktige holdningen. I tillegg kan en regne med at de store teleselskaperes skepsis, og den kritiske uttalelsen fra EUs fellesorgan for teletilsyn BERECS ( [rapport](#) ) har gjort inntrykk på topplederne. Rådskonklusjonene ligger [her](#).

### **KOM: Arbeidsprogram 2014 – «A year for delivery and implementation»**

Telekom-pakken (Connected Continent), Jernbanepakke IV og kvotehandelssystem for klimautslipp fra luftfarten står på listen over prioriterte saker KOM håper å få vedtatt i månedene fram til valget på nytt Europaparlament i mai neste år. Det meste dreier seg om tiltak for å styrke økonomi og sysselsetting. Pressemelding og full tekst kan leses [her](#).

## Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

### **KOM la frem det nye TEN-T kartet**

Europakommisjonen la frem det nye hovedkartet for det Transeuropeiske Transportnettverket (TEN-T) på TEN-T dagene i Estland 17. oktober. Ni overordnede korridorer er identifisert. Korridoren Skandinavia – Middelhavet er særlig interessant for Norge. Det prioriterte kjernenettverket skal være ferdig i 2030. Det utfyllende «comprehensive network» skal stå ferdig i 2050 og innebærer at ingen EU-borger skal bo mer enn 30 minutter reisetid fra TEN-T nettet. TEN-T kjernenettverket får finansiell støtte i hovedsak fra den nye Connecting Europe Facility (CEF). EUs støtte til det omfattende nettverket skjer via struktur- og regionalfondene. Les mer [her](#).

### **Alle i EU kan ha bredbånd**

EU har oppnådd målet med 100% bredbånddekning. Alle som bor i EU har nå tilgang til bredbånd via satellitt. Dermed er et av målene i den Digitale Agendaen (DAE) oppnådd. Men mange EU-borgere er ikke klar over at de kan abonnere på bredbånd via satellitt. Derfor lanserte EU-kommissær Kroes 17. oktober websiden [broadbandforall.eu](http://broadbandforall.eu) der folk kan sjekke sine muligheter for å abonnere på bredbånd via satellitt. Neste etappemål i EUs bredbånd strategi er Next Generation Networks (NGN) på minst 30 Mbps for alle innen 2020 og at 50 prosent av husholdningene har abonnemeter med en hastighet på 100 Mbps eller mer. Les mer [her](#).

## Telekommunikasjon og post

### **KOM: Omfattende telekom-pakke har fått blandet mottakelse**

11. september la Europakommisjonen frem en pakke med tiltak som skal bidra til realisering av det indre telekom markedet. Hensikten er å skape nye forretningsmuligheter for aktørene i telekom-næringen og samtidig ivareta forbrukernes og samfunnets interesser.

Ved fremleggelsen var Digital Agenda kommissær Neellie Kroes tydelig på at tiltakene ikke bare skal hjelpe telekom-sektoren, men være et bidrag til en bærekraftig utvikling i alle sektorer. Pakken har høy politisk prioritet, og ble bl.a. omtalt av Kommissjonspresident Barroso i hans State of the European Union tale i Europaparlamentet. Tiltak i telekom-sektoren blir en av hovedsakene når EUs stats- og regjeringsjefer skal drøfte videreutviklingen av den digitale økonomien på toppmøtet 24.oktober.

Kommisjonen foreslår forenklinger av regler for teleselskapene, bl.a. gjennom en felles EU-lisens. Videre foreslår KOM bedre koordinering av radiospektrum, standardiserte produkter for nettilgang, tiltak for å sikre åpent internett, samt avskaffelse av særskilte gebyrer på internasjonale oppringninger og roaming. Pakken består av en strategisk melding om det indre telekom markedet, et forslag til Råds- og EP forordning om et «Connected Continent» og en anbefaling (recommendation) om metoder for kostnadsberegninger for å sikre ikke-diskriminerende tilgang til nettverk som er eid av et annet selskap.

Kommisjonens pakke har fått blandet mottakelse blant telekom-aktørene, forbrukerorganisasjoner og regulatoriske myndigheter. Imøtekommer ikke i tilstrekkelig grad behovet for konsolidering, ivaretar ikke investorenes interesser godt nok, legger ikke godt nok til rette for økt konkurranse, er blant de kritiske merknadene. Samtidig er det også mange positive kommentarer: Pakken inneholder viktige forenklinger og harmonisering av godkjenningsordninger for teleselskapene, er et bra steg i retning mer samordnet frekvensforvaltning, og den gir bedre vilkår for forbrukerne.

Kommentarene fra de nasjonale tilsynsorganenes egen organisasjon BEREC er kanskje mest interessant. BEREC mener at pakken er forhastet og er redd for at forslaget fører til uønsket marketskonsolidering, mindre konkurranse, færre investeringer og ikke hjelper forbrukerne.

Behandlingen i Europaparlamentet og Rådet har startet, og vil bli tidkrevende. Det er usikkert om Europaparlamentet vil rekke å behandle pakken før valget til nytt parlament i mai neste år. Pilar del Castillo VERA (EPP, ES) er utpekt som rapportør i EPs ITRE-komite, og rapportøren ønsker synspunkter på saken fra ulike interessenter innen 5.november.

KOMs pressemeldinger ligger [her](#) og [her](#). Tekstene ligger [her](#). Se også kommissær Kroes' tale [nedenfor](#) og BERECs pressemelding [her](#). ITREs Newsletter ligger [her](#). Se også [artikkelen](#) på EU-delegasjonen sine sider.

### **EFTA Comment: Deler grunntanken bak Telekompakken, men har en rekke merknader**

4. november kom EØS-EFTA landene på banen i diskusjonen om den nye Telekom-pakken. I kommentaren som bl.a. er sendt EP, deler man målsettingene i KOMs forslag. Særlig støtter man ambisjonen om å legge bedre til rette for forbrukerne og næringslivet gjennom et enhetlig telekom marked, men det settes også spørsmålsteget ved en rekke kompliserte og utfordrende forslag i pakken både for telekom-operatørene og for myndighetene. EØS- EFTA landene ber også EU om å endre regelverket slik at EØS-EFTA landene får en bedre plattform for sin deltakelse i BEREC (Body of European Regulators of Electronic Communications). EFTAs uttalelse finner du [her](#).

**EP/ITRE: Tiltak for å redusere kostnadene ved utrulling av høyhastighets bredbånd**  
ITRE-komiteen drøftet 4.november i alt 158 endringsforslag til rapportutkastet om tiltak for å redusere kostnadene ved utrulling av høyhastighets bredbånd. Noen av forslagene går ut

på å erstatte forordning med direktiv for å gi medlemsstatene mer fleksibilitet ved gjennomføringen av de foreslåtte tiltakene. Avstemningen i komiteen skjer 28.november og i plenum i januar neste år. Rapportutkastet ligger [her](#).

## Vegtransport

### EP/TRAN: Hissig diskusjon om modulvogntog

På møtet 5. november diskuterte transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) utkastet til rapport om revisjonen av direktivet om kjøretøyers vektorer og dimensjoner. Bruk av modulvogntog (25,25m) i nabolandstrafikk er det store politiske stridstemaet etter at KOM har tolket direktivet slik at dersom to naboland som tillater slike kjøretøyer innenlands, er enige om det, så kan disse kjøretøyene også anvendes i nabolandstrafikk under visse begrensninger.

Saksordføreren, Jörg Leichtfried (S&D, AUT) er klart imot å åpne for bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk. I utkastet til rapport foreslår han helt konkret å styrke KOMs forslag og eksplisitt forby slike kjøretøykombinasjoner. Rapportøren frykter dårligere miljø og at jernbanen taper konkurransekraft. Som apropos til frykten for jernbanens stilling, er det blitt påpekt at jernbanen har større markedsandel i land som tillater modulvogntog enn i mange land som ikke gjør det. TRAN er delt i saken: Sosialdemokratene (S&D) og de Grønne er stort sett i mot, mens de konservative (EPP) og spesielt de liberale (ALDE) er for å åpne for slik bruk av modulvogntog. Men det er også nasjonale skillelinjer; eksempelvis er østerrikske MEPer både fra venstre- og høyresiden i mot KOMs tolkning. Nordiske land og Nederland støtter KOM.

Derimot er det bred oppslutning i TRAN om KOMs forslag til mer aerodynamisk utforming av lastebiler fordi det sparer drivstoff og fordi det reduserer tallet på trafikkofre ved kollisjoner. Saksordføreren foreslår å skjerpe KOMs forslag og gjøre mer aerodynamisk utforming av førerkabinen obligatorisk. Forslaget legger også til rette for hybrid- og elmotorer i tyngre kjøretøyer.

Lastebilnæringen støtter innføringen av modulvogntog i nabolandstrafikk; særlig har nordisk næringsliv vært aktivt med i påvirkningen av EP. På den annen side står miljøorganisasjoner og jernbaneselskapene.

Fristen for endringsforslag er 5.desember. Rapportutkastet ligger [her](#). Avstemming i komiteen vil foregå 11. februar og i plenum i april 2014.

### KOM: Forsterket håndheving av kabotasjereglene

KOMs planer om ytterligere liberalisering av kabotasje reglene se rut til å være satt på vent. Ekspertgruppens forslag (2012) ble positivt mottatt i KOM, men møtte store protester både blant transportnæringene og blant transportarbeiderne. Det ble pekt på at allerede dagens begrensede åpninger blir utnyttet langt utover det regelverket tillater. Transportører fra lav-kostland hevdes å utkonkurrere høykost operatører fra «gamle» EU-land. Det vises også til eksempler på grov utnyttelse av arbeids- og hviletidsregler og prisdumping. Dette synes å ha gjort inntrykk på KOM som nå sies å arbeide med felles, og tydeligere minimumbestemmelser om hva som skal anses som brudd på bestemmelsene, herunder begrepet en «kabotasje-tur», og definisjon av hva som menes med kriminelle overtredelser. Det arbeides også med felles bestemmelser om sanksjoner. Hensikten med denne harmoniseringen er å bidra til å redusere urimelige konkurransevridninger og ulik behandling av overtredelser. Visepresident Kallas' tale på IRU-konferansen i Tallinn ligger [her](#). Pressemeldinger fra fagbevegelsen ligger [her](#).

### **EP/TRAN: Meningsutveksling om utrulling av eCall**

Over tid bør det legges opp til ettermontering av det automatiske varslingssystemet eCall også på gamle kjøretøyer. Det sa rapportøren Philippe De Backer (ALDE; BE) under meningsutvekslingen i TRAN 5.november om hans utkast til beslutning om utrulling av det automatiske varslingssystemet eCall basert på EU-nødnummeret 112. Andre medlemmer pekte på pris-spørsmål, datavern, og samvirke med andre (tredje parts) systemer, interoperable standarder, og ikke minst at systemet må være åpent og tilgjengelig over hele Europa. KOMs representant sluttet seg til mange av merknadene, men advarte mot å gjøre ettermontering obligatorisk. Rapportutkastet ligger [her](#). Avstemningen i TRAN vil skje 17.desember, og i plenum i februar neste år. Utkast til TRANs ytring til Indre Markedskomiteen om typegodkjenningskrav for eCall utstyr ligger [her](#).

## **Jernbane**

### **Rådet: Enighet om sikkerhetsdirektivet for togselskaper**

EUs transportministre ble enige om hovedtrekkene i sikkerhetsdirektivet i Jernbanepakke IV på møtet i Luxembourg 10. oktober. Det blir en hybrid godkjenningmodell hvor togselskaper som skal drive grensekryssende trafikk godkjennes av ERA i samarbeid med nasjonalt tilsyn, mens togselskaper som kun opererer nasjonalt kan velge å søke om godkjenning hos nasjonalt tilsyn eller hos ERA. Innstillingen er mer fleksibel når det gjelder ansvarsdelingen mellom nasjonale tilsyn og det europeiske jernbanetilsynet ERA enn KOMs opprinnelige forslag. Innstillingen til Rådsmøtet ligger [her](#).

Betydelig uenighet om godkjenningprosedyrene ble ryddet av vegen før møtet. I tillegg til godt diplomatisk håndverk fra det litauiske EU-formannskapet, sies det at sterkt press fra jernbaneindustrien (les Community of European Railways) var hovedgrunnen til at Tyskland og et par andre EU-land oppga sin motstand mot å gi ERA en viktig rolle i godkjenningprosessen. Togselskapene har hele tiden argumentert for at ERA må ha en sterk rolle for å sikre mindre tids- og kostnadskrevende godkjenningprosedyrer. Det hjalp nok også at Tyskland og andre MS har fått inn en bestemmelse som sikrer at nasjonale myndigheter kan foreta midlertidige inngrep mot togselskaper dersom alvorlige sikkerhetsbrudd avdekkes ved inspeksjon.

### **EP/TRAN: Mengder av endringsforslag til Jernbanepakke IV**

TRAN hadde 14.oktober en omfattende diskusjon av i alt flere hundre endringsforslag til Jernbanepakke IV. Forslagene knyttet til styring spente fra å stryke alle bestemmelser om separering mellom infrastrukturforvaltning og togtjenester til det motsatte: alle bestemmelser som gir anledning til å fortsette med integrerte selskaper bør strykes. Det var flere som mente man trengte et godt kompromiss når det gjaldt markedsåpningen for innenlands persontransport i form av lang overgangsordning og klare resiprositetskrav. Forslag knyttet til den tekniske pillaren fokuserte mye på ERAs rolle; de fleste ønsker et sterkt ERA, men også tilrettelegging for effektivt samarbeid med nasjonale tilsyn; det siste gjelder særlig sikkerhetsdirektivet. Avstemning i TRAN er fastsatt til 26.november, mens plenum får saken på sitt bord i januar neste år. Lenken til TRAN NEWS [her](#) gir et utfyllende bilde av diskusjonen.

### **KOM: Vil studere fransk jernbanereform nøye**

Den franske regjeringen la 16.oktober fram lovforslag til reorganisering av jernbanesektoren. Det viktigste er at den nåværende, separate infrastrukturforvalteren skal inn i en felles struktur med togselskapet SNCF. Det er reist spørsmål om de nye organiseringen vil sikre en tilstrekkelig uavhengig infrastrukturforvaltning. Den franske

reorganiseringen er stikk i strid med det KOM foreslår i Jernbanepakke IV, og har uttalt at den vil studere forslaget inngående for å se om det er i samsvar med EU-retten.

### **EU-domstolen bekrefter erstatningskrav for jernbanepassasjerer**

I sin domsavsigelse 26. september bekrefter EU-domstolen at jernbanepassasjerer har krav på delvis erstatning av billettprisen hvis toget er mer enn en time forsinket, selv om det er «force majeure» - omstendigheter utenfor jernbaneselskapets kontroll. Dette er unikt for jernbanen siden de andre transportmåtene har fått unntak for erstatningskrav ved force majeure. For jernbanen gjelder unntaket, i følge domstolen, bare for kompensasjon av skade og tap, ikke for kompensasjon av billettpris. Foreningen for europeiske togselskaper CER uttaler at en slik forskjellsbehandling mellom transportmidlene svekker jernbanens konkurranse, og ber om tiltak for en mer harmonisert og konsistent anvendelse av force majeure-prinsippet. Domstolen avviser imidlertid sammenligningene mellom transportmidlene fordi forhold og betingelser de opererer under er svært forskjellige. KOM støtter ikke domstolens forståelse og overveier mulig lovrevisjon. Les mer [her](#).

## **Luftfart**

### **EP: Motsetter seg ikke nye regler for flygende personells arbeids- og hviletid**

I motsetning til transportkomiteen (TRAN) ville ikke Europaparlamentets plenum avvise KOMs nye regler for arbeids- og hviletider for piloter og flygende personell (Flight Time Limitations). I avstemningen 9.oktober over TRANs resolusjon om å si nei til de nye Flight Time Limitations- reglene stemte 218 medlemmer i EP for resolusjonen, mens 387 stemte imot. 66 avholdt seg fra å stemme.

Påstander om at reglene ville skape økt slitasje på flygere og annet flygende personell og true sikkerheten i luftfarten, resulterte i stor politisk strid og intenst lobbyarbeid i EP. I første omgang vant kritikerne fram i transportkomiteen som med stort flertall (20-13) sa nei til forslaget. TRANs innstilling ble forkastet i plenum hovedsakelig fordi den sosialdemokratiske gruppen S&D forhandlet frem en avtale med det europeiske transportarbeiderforbundet ETF, som sammen med pilotenes organisasjon ECA, hadde kjempet hardt mot KOMs forslag. Avtalen inneholder en «non-regression clause» som bl.a. innebærer at eksisterende kollektivavtaler som måtte ha strengere beskyttelse av arbeidstakerne, fortsatt skal gjelde. Store deler av den konservative gruppen EPP, samt de liberale sluttet også opp om KOMs forslag.

De nye reglene utarbeidet av flysikkerhetsbyrået EASA inneholder bl.a.

- Reduksjon av maksimal nattflyging med 45 min til 11 timer
- Reduksjon av maksimalt antall flytimer fra 1300 til 1000 timer pr 12 måneders periode
- Økning av ukentlig hviletid med 12 timer to ganger i måneden)
- Reduksjon av maksimum arbeidstid (standby og flight time) ved standby på flyplass

Neste steg er et formelt vedtak i Kommisjonen som forventes før årsskiftet. De nye reglene forventes å bli fullt ut anvendt i løpet av to år. Deretter skal EASA i samarbeid med berørte parter og ekspertise overvåke utviklingen og levere en evalueringsrapport i løpet av tre år etter iverksettingen av de nye reglene.

Pressemeldinger ligger [her](#) (EP), [her](#) (KOM), [her](#) (ECA), [her](#) (AEA), [her](#) (ERA); ALDE – den liberale gruppen - [her](#); De Grønne - [her](#); S&D – sosialdemokratene – [her](#); EPP – de konservative - [her](#). Les artikkel [her](#).

### **Rådet/EP: Uenighet om flypassasjerers rettigheter**

På Rådsmøtet 10.oktober orienterte transportministrene hverandre om sine synspunkter på KOMs forslag til endringer i forordningen om flypassasjerers rettigheter. Diskusjonen var konsentrert om bestemmelsene om kompensasjon for tapt forbindelse og for lange forsinkelser.

Diskusjonene viste betydelige meningsforskjeller mellom MS, og at det fortsatt er et godt stykke fram til enighet om et balansert kompromiss mellom passasjerenes interesser på den ene siden og økonomiske og konkurransemessige virkninger for flyselskapenes økonomi og konkurransevilkår på den annen. Noen medlemstater mente kompensasjonene burde knyttes til billettprisen, mens andre mente dette er umulig i praksis, og vil virke diskriminerende. Det litauiske EU-formannskapet har likevel ambisjon om enighet (general approach) på Rådsmøtet i desember. Pressemeldingen fra Rådsmøtet finnes [her](#).

På møtet i Europaparlamentets transportkomite (TRAN) 17. september ble rapportørens (G. Bach, EPP, DE) utkast til innstilling om flypassasjerenes rettigheter presentert. Forbrukersaker har stor oppmerksomhet i parlamentet, og rapportøren understreket at hovedformålet med revisjonen må være å styrke passasjerenes rettigheter; flyselskapenes behov kom i mindre grad fram i rapportørens merknader. Rapportøren ønsker å stramme inn flyselskapenes mulighet til å henvise til force majeure, og han vil øke den økonomiske kompensasjonen ved forsinkelser. I utkastet kritiseres dessuten manglende gjennomføring av gjeldende lovgivning både blant nasjonale myndigheter og blant flyselskapene. Rapportutkastet ligger [her](#). Utkastet og endringsforslag kommer til avstemning i TRAN 14.november.

### **KOM: Single European Sky II + forslaget møter skepsis**

Europakommisjonens (KOM) forslag for nye tiltak for et felles luftrom (Single European Sky, SES 2+) møter både motstand og får støtte. I SES II+ foreslår KOM tiltak for større fart i reformarbeidet: mer effektive ytelser og bedre utnyttelse av lufttrafikk kontrollens kapasitet. På det uformelle transportministermøtet i Vilnius 16. september kritiserte Kommissær Kallas medlemsstatene (MS) for manglende handling når det gjelder gjennomføring av SES. Ingen av de 9 funksjonelle luftromsblokkene er fullt ut operative; Noen ligger så langt etter at KOM også har varslet traktatbrudds prosedyre; i første omgang gjelder det Kypros, Hellas og Italia. Flere medlemstater kritiserte på sin side KOM fordi de mener at det er for tidlig med nye tiltak: implementeringa av den gamle pakken er vanskelig. Også fagbevegelsen er mot SES 2+ som de mener liberaliserer for mye og tar for lite hensyn til arbeidstakernes rettigheter.

Derimot får KOM støtte fra flyselskapene ved AEA og fra saksordførere i Europaparlamentet Marin-Jean Marinescu (EPP, Romania). Med bakgrunn i manglende framdrift i etableringen av SES, slutter rapportøren seg fullt ut til KOMs prinsipper i SES II+. Rapportørens utkast til innstilling ligger [her](#). Kritiske uttalelser fra fagbevegelsen ligger [her](#). Det litauiske EU-formannskapets oppsummering av diskusjonen på det uformelle ministermøtet 16.september ligger [her](#).

### **Rådet: Enighet om finansieringen av SESAR-programmet**

Rådets posisjon til endringer i forordningen om etableringen SESAR Joint Undertaking ble vedtatt i Rådsmøtet 10.oktober. EU-finansieringen skal skje innenfor FoU programmet Horizon 2020 programmet med et bidrag på 600 millioner Euro. I tillegg forutsettes store investeringer fra industrien. Mandatperioden blir 2024 som foreslått av KOM, selv om en del MS hadde ønsket at mandatperioden burde samsvare med langtidsbudsjettet 2020. For å få til enighet ble det etter forslag fra Frankrike vedtatt en Rådserklæring om at SESAR-budsjettet ikke skal ha betydning for Rådets senere beslutninger om andre relevante

initiativ i Horizon 2020. Nye teknologiske løsninger gjennom SESAR er nødvendig for en vellykket gjennomføring av det nye systemet for europeisk lufttrafikforvaltning Single European Sky.

### **EP/TRAN: innstillingen om hendelsesrapportering vedtatt**

På møtet 17. september vedtok transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) rapporten til saksordfører Christine de Veyrac (EPP, F) om hendelsesrapportering (endring av forordning 996/2010) med 42 mot 1 stemmer. Målet med Kommisjonens forslag er å bedre informasjonsutveksling og oppfølging av hendelser for å gjøre flytrafikken sikrere. I TRANs rapport understrekes det at varslere nå skal være sikret mot press og sanksjoner fra overordnede eller fra rettsvesenet. Det legges stor vekt på effektivt samarbeid og informasjonsutveksling mellom nasjonale tilsynsmyndigheter. Saksordføreren fikk forhandlingsmandat for å prøve å få til enighet med Rådet innen april 2014. Den europeiske flygerorganisasjonen ECA sa seg fornøyd med TRANs innstilling.

## **Havn og sjø**

### **EP/TRAN: Sterke meninger om nye regler for havnetjenester**

I kommentarrunden etter presentasjonen av KOMs forslag ([COM 2013/296](#)) til ny forordning om adgangen til havnetjenester i TRAN 30.september, ble forslaget hilst velkommen av noen medlemmer, mens andre mente forslaget i sin helhet burde avvises. Med henvisning til nærhetsprinsippet ble det reist tvil om behovet for denne forordningen. Saksordføreren Flecktenstein (S&D, DE) la vekt på spørsmål om balansen mellom private og offentlige interesser, gjennomsiktede prosedyrer, og behov for å unngå unødig byråkrati. Dette ble kommentert også av flere av skyggesaksordførerne, som dessuten pekte på behovet for fleksibilitet fordi havnene er svært forskjellige. Noen mente at regelverket burde utformes som et direktiv.

KOM på side understreket at forslaget ikke var ment som en «tredje havnepakke» ettersom KOMs forslag to ganger tidligere er blitt nedstemt i EP. KOMs hensikt med forslaget er å gjøre havnetjenestene bedre, gjøre havnene mer tilpasningsdyktige til raske endringer i kundenes krav og behov, og stimulere til nødvendige investeringer. Forordningen skal gjelde alle havner som er identifisert i de nye TEN-T retningslinjene, men medlemsstatene kan også bestemme at regelverket skal gjelde andre havner. Blant annet er lostjenester tatt med i regelverkets virkeområde, og innebærer at disse kan bli konkurranseutsatt dersom forslaget blir vedtatt.

Rapportøren legger frem sitt utkast 25.november med frist for endringsforslag 3. desember. Avstemningen i TRAN vil etter planen finne sted 11. februar neste år, og i plenum i mars.

Saken får nok en tung veg å gå også i Rådet siden Spania's, Italia's og Malta's parlamenter har vedtatt at KOMs forslag strider mot subsidiaritetsprinsippet slik dette er nedfelt i Lisboa-traktaten.

## **Transport & Miljø**

### **Sterke reaksjoner på regional løsning for reduksjon av CO2-utslipp fra fly**

Etter lange forhandlinger vedtok ICAO 4.oktober at man innen 2016 skal ha på plass et vegkart til en markedsbasert mekanisme (MBM) for reduksjon av klimagassutslipp fra fly som skal settes i verk fra 2020. ICAO aksepterte staters rett til å ha regionale



markedsbaserte løsninger fram til 2020, men la også inn bestemmelser om samtykke fra tredjeland.

KOM la 16. oktober frem et forslag til endring av ETS-reglene for å tilpasse disse den nye situasjonen: CO<sub>2</sub>-utslipp fra flygninger innenfor EØS sitt luftrom inkluderes i ETS fra og med 1. januar 2014 med virkning fram til ICAOs nye globale mekanisme trer i kraft i 2020. KOM går inn for at EU ETS fortsatt skal gjelde for alle flyvninger mellom lufthavner i EU/EØS så vel som den strekningen av flyvninger til og fra tredjeland som går over EUs luftrom. Europaparlamentet og Rådet må godkjenne forslaget innen 1.april 2014 for å unngå at det opprinnelige og langt mer omfattende EU vedtaket igjen blir satt i kraft.

Det som KOM presenterer som et næringsvennlig forslag blir imidlertid av tredjeland oppfattet som et klart brudd på enigheten i ICAO. Flyselskapenes globale organisasjon IATA mener KOMs forslag kan undergrave hele ICAO kompromisset. Representanter for asiatiske og amerikanske flyselskaper og myndigheter har vært enda tøffere i tonen. Fratrasket litt for spinn og tøffe uttalelser, er det liten tvil om at EU vil stå overfor krevende utfordringer i forhold til sine viktigste handelspartnere når den midlertidige løsningen blir vedtatt.

Kommisjonens pressemeldinger om forslaget til europeisk regional løsning ligger [her](#) og [her](#).

Luftfartsnæringens reaksjoner finnes [her](#) (IATA), [her](#) (AEA), og [her](#) (ELFAA). Artikler om saken ligger [her](#) og [her](#) og [her](#)

### **EP/miljø: Renere varebiler**

Fra og med 2017 vil taket for lovlige CO<sub>2</sub> utslipp fra lette kommersielle kjøretøyer solgt i EU bli redusert fra 203 g/km i dag til 175 g/km. Fra 2020 blir taket 147 g/km. Dette er resultatet av avstemningen i EPs miljøkomite 5.november. Uformelt er det oppnådd enighet med Rådet om disse takene. Lovteksten inneholder også åpning for ytterligere reduksjoner etter 2020, og den inneholder bestemmelser om mer pålitelige test-metoder. Pressemeldingen fra EP ligger [her](#).

### **Tyskland utvanner CO<sub>2</sub>-krav for nye biler**

I juni var Europaparlamentet (EP) og Rådet kommet fram til et kompromiss om CO<sub>2</sub>-utslippsgrense for nye personbiler. Fra 2020 skulle nye biler i gjennomsnitt av bilflåten ikke slippe ut mer enn 95g CO<sub>2</sub>/km. Før formelt vedtak var truffet, satte imidlertid Tyskland spørsmålsteget ved kompromisset av frykt for konkurransekraften og sysselsettingen i tysk bilindustri som i stor grad produserer tunge og raske biler som er mindre energieffektive. På miljøministermøtet 14. oktober ble det enighet om å gjenåpne forhandlingene. Konkret foreslår EUs bilproduksjonsland å gradvis fase inn taket på 95g fra 2020 til 2024. Miljøkommissær Hedegaard og formannen i EPs miljøkomité Liese er begge mot reforhandling. Mens den tyske miljøvernminister Altmaier tror at et nytt kompromiss med EP kan forhandles frem på få uker, at hele saken dermed blir ferdigbehandlet i denne mandatperioden. Les mer [her](#).

### **EP/TRAN: nærmer seg enighet om infrastruktur for alternative drivstoffer**

På møtet 4. november diskuterte transportkomiteen i Europaparlamentet (TRAN) endringsforslagene til utkastet til rapport om Europakommisjonens forslag til utrulling av infrastruktur for alternative drivstoffer. Saksordføreren Carlo Fidanza (EPP, IT) vil ha bindende måltall for alternative drivstoffer, særlig ladestasjoner for el-biler. Men han foreslår også at medlemsstatene (MS) får lengre tid på seg til å få infrastrukturen på plass enn det Europakommisjonen (KOM) har foreslått. Han fikk bred støtte i forslaget om lang overgangstid og at regelverket må ha forbrukerne i sentrum, selv om en del representanter

mente at medlemsstatene selv må få bestemme omfang og tempo. Det var også bred enighet om betydningen av teknologinøytralitet. Enkelte MEPs ønsket større fokus på hydrogen og LNG. De Grønne reiste tvil om miljøeffekten av el og LNG, og mente at større satsing på kollektiv transport, sykling og gåing ville være mer effektivt. Komiteen har avstemming 14. november. Utkastet til Fidanza ligger [her](#).

### **KOM: Mer EU-støtte til bærekraftig bytransport**

EU skal støtte bærekraftig bytransport med ytterligere 4 millioner €. 30. september undertegnet EU-kommisjonen (KOM) en avtale om å støtte treårsprosjektet Civitas Capital som er en del av Civitas programmet for bærekraftig bytransport. Civitas Capital består av et konsortium på 14 forskingsinstitutter, selskaper og organisasjoner og har en bred agenda. Prosjektet skal bl.a. samle inn og spre kunnskap om gode løsninger, lage treningstiltak og utvekslingsprogram for folk som jobber med bytransport, og utvikle et vitensenter som er tilgjengelig for alle aktører gjennom Civitas' webside. Civitas står for «cities, vitality, sustainability» og har støttet over 700 demonstrasjonsprosjekter i 60 byer. Hvitboka om EUs transportpolitikk fra 2011 setter opp to mål for bytransport: utfasing av biler som bruker konvensjonell drivstoffer innen 2050 og CO2-fri bylogistikk i store byregioner innen 2030. KOM har varslet at den i løpet av høsten vil legge frem en «comprehensive urban mobility package». Les mer [her](#).

## **Høringer**

### **Proposal for improved protection against subsidisation and unfair pricing practices causing injury to EU air carriers in the supply of air services from non-EU countries**

Høringsfristen er 20.januar 2014. Hørings siden finnes [her](#).

## **Konferanser**

European Commission **Logistics Conference**, Brussel, 7-8 November 2013. Mer informasjon [her](#).

KOMs 4. ITS-konferanse: **Triggering ITS deployment**– 2. desember i Brussel. Mer informasjon [her](#).

**ECTA Regulatory conference**, 3.-5. desember i Brussel. Mer informasjon [her](#).

## **Taler**

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [A strong telecoms sector in a connected continent](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [One single telecom market](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [A connected continent for European competitiveness](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Single European Sky: Time to make the vision a reality](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Making the best and fairest use of Europe's roads](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Connecting Europe: the next stage](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Building a competitive future for Europe's ports](#)

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



SamferdselsNytt er utarbeidet i samarbeid med rådgiver Marit Schweiker  
[Marit.Schweiker@mfa.no](mailto:Marit.Schweiker@mfa.no)