

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr. 1 | 2013

Brussel, 15. februar



HOVEDSAKER	INNHold
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Jernbanepakke IV</b> er lagt fram bl.a. med forslag om konkurranseutsetting av innenlands persontransport. Blir den store transportpolitiske saken i Rådet og EP i 2013. Betydelige forskjeller i synspunkter mellom medlemsstatene og blant parlamentarikerne, gir muligheter for alliansebygging også for Norge. Mange krav om nasjonalt handlingsrom vil få virkninger for Kommisjonens ønske om harmonisering av det indre jernbanemarkedet.</li> <li>• Europakommisjonen har også lagt fram en plan for en storstilet utbygging av infrastruktur for alternative (renere) drivstoffer i transport. Pakken omhandler særlig bruk av elektrisitet, hydrogen, samt flytende og komprimert naturgass. Pakken består bl.a. av et direktiv om utbyggingsstandarder som er EØS-relevant. Selv om mange av incentivene som foreslås anvendes i norsk el-bilpolitikk i dag, må virkningen av utbyggingskravene nøye vurderes.</li> <li>• EU-ledernes enighet om EUs langtidsbudsjett 2014-2020 resulterte i kraftige kutt i finansieringsordningen Connecting Europa Facility Det blir lite EU-penger til bredbånd og digitale nettverk, og redusert EU finansiering også av transport infrastruktur i forhold til KOMs forslag. Flere spesifikke programmer under CEF kan være interessante for Norge.</li> <li>• Stort fokus på cyber security i lys av rask framvekst av «cloud-computing» og andre teknologier. Rapporter om cyber-trusler og risikohåndtering er lagt fram. Etter solid tautrekking er Rådet og EP blitt enige om et mer robust mandat for ENISA til å følge opp utfordringene. EØS-relevansen av forslag til direktiv om nettsikkerhet må avklares.</li> </ul>	<p><a href="#">Planer, prioriteringer, resultater</a> Kommisjonens rullerende arbeidsprogram Resultater fra kypriotisk EU-formannskap Jernbane sentralt i irske prioriteringer Bredbånd prioritet under irsk formannskap</p> <p><a href="#">Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk</a> Kraftige kutt i finansieringsordningen CEF Utvider transportinfrastrukturen mot Øst Nye statsstøtteregele for bredbånd i kraft</p> <p><a href="#">Telekommunikasjoner og post</a> Cyber Security strategi lagt fram Enighet om ENISAs nye mandat Rapport om cyber trusler Sikkerhetsrisiko i nettskyen Diskusjon om nettilgang fortsetter BEREC om internasjonal gjesting Fusjon mellom UPS og TNT forbys</p> <p><a href="#">Vegtransport</a> EP-høring om kjøretøykontrollpakken Evaluering av Eurovignette-direktivet EP krever raskere innføring av EETS Striden om modulvogntog fortsetter</p> <p><a href="#">Jernbane</a> 4. jernbanepakke lagt frem- ulike syn</p> <p><a href="#">Luftfart</a> Bakkehåndteringstjenester: ny runde i EP EU styrker samarbeidet med Eurocontrol EP diskuterer EUs eksterne luftfartspolitikk Fagforeningsaksjon mot fly- og hviletider EUCJ: erstatningsplikt under askekrise</p> <p><a href="#">Kollektivtransport</a> Retningslinjer for ITS i byområder</p> <p><a href="#">Transport&amp;miljø</a> Infrastrukturpakke for alternative drivstoffer ETS for flytrafikk: EP ber om klargjøring Strengere utslippskrav til nye lastebiler</p> <p><a href="#">Høringer</a> <a href="#">Taler</a></p>

## Planer, prioriteringer og resultater

### **KOM: Rullerende arbeidsprogram – mange «last minute» initiativ underveis**

I tillegg til Jernbanepakke IV og «Clean Transport Package» som allerede er framlagt (se omtaler nedenfor), varsler Europakommisjonen mange nye initiativ i januarutgaven av sitt rullerende arbeidsprogram. For første halvår gjelder det bl.a. revisjon av forordningen om flypassasjerers rettigheter, omarbeiding av Single European Sky-lovgivningen, tiltak for et mer integrert vegtransportmarked, samt en «Urban Mobility Package». I første kvartal forventes også et lovforslag for raskere og billigere utbygging av bredbånd.

Den nåværende Europakommisjonens mandatperiode nærmer seg avslutning, og det er valg til Europaparlamentet neste sommer. Derfor har KOM det travelt med å få lagt fram forslag som den ønsker behandlet i løpet av neste år. Gjennomsnittlig behandlingstid i Rådet og EP er 1,5 år. Kommisjonens rullerende arbeidsprogram ligger [her](#).

### **EP: Enighet om periodisk kjøretøykontroll hovedresultat fra Kypros' EU- formannskap**

Enigheten om den periodiske kjøretøy-kontrollen, regelverket for slots ved lufthavnene, samt enighet om tachograf-forordningen var blant hovedpunktene som den kypriotiske transportministeren pekte på da han 21.januar orienterte Transportkomiteen om resultatene fra det kypriotiske EU-formannskapet i annet halvår i fjor. I kommentarrunden kritiserte flere parlamentarikere medlemsstatene for den sene framdriften i etableringen av de funksjonelle luftromsblokkene (FABs) hvor fristen utløp i desember 2012. Det ble også uttrykt bekymring for finansieringen av TEN-T programmet. Les referat fra møtet i TRAN [her](#) og i TRAN-nyhetsbrevet [her](#). Referatet fra Rådsmøtet (transport og telekommunikasjoner) i desember finnes [her](#) og pressemelding fra formannskapet [her](#) (transport) og [her](#) (telekommunikasjoner).

### **EP: Jernbanepakke IV og andre irske prioriteringer diskutert**

Det irske EU-formannskapet informerte transportkomiteen (TRAN) om sine prioriteringer 21. januar. Irene vil under sitt EU-formannskap i førte halvår fokusere på de tekniske elementene i Jernbanepakke IV, spesielt tryggleik, interoperabilitet, og det europeiske jernbanetilsynets rolle. Under debatten var parlamentarikerne forsiktige med å røre ved det betente spørsmålet om liberalisering av innenlands persontransport og om organisatorisk skille mellom transporttjenester og forvaltningen av jernbaneinfrastrukturen («unbundling»).

Nye retningslinjer for det europeiske transportnettverket TEN-T og finansieringsmekanismen CEF er også blant topp prioriteringene for Irland. Under diskusjonen understreket talere fra flere politiske grupper at de ikke ville akseptere kutt i budsjettet for TEN-T. Andre prioriteringer for formannskapet er forsterkede flypassasjerrettigheter og utvikling av infrastruktur for el-kjøretøyer og andre alternative drivstoffer. Les referat fra møtet i TRAN [her](#) og i TRAN-nyhetsbrevet [her](#). De foreløpige agendaene for Rådsmøtene finnes [her](#).

### **Rådet: Raskere og billigere bredbåndsutbygging hovedsaker for irsk formannskap**

Framgang i oppfølging av den Digitale Agendaen er hovedprioriteringen på telekom-området for det irske EU-formannskapet i første halvår. Fokuset ligger på høyhastighets bredbånd, nettskyen ("cloud computing"), sikkerhet og tillit, webtjenester og innhold, samt forskning og innovasjon. Kommisjonens Digital Agenda Assembly blir avholdt i Dublin I juni.

Irland vil behandle et lovforslag fra Kommisjonen om bedre tilgang til bredbånd som forventes framlagt om kort tid. I utkast lekket til pressen framgår bl.a. raskere løyvpcesser, enklere tilgang for operatørene til hverandres nettverk, samt civil engineering tiltak som skal bidra til reduserte kostnader. Irene vil ellers forsøke å oppnå enighet om Connecting Europe Facility (CEF) mellom Rådet og Parlamentet. Arbeidsprogrammet for det irske formannskapet ligger [her](#).

## Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

### Rådet: Kraftige kutt i finansieringsordningen Connecting Europe Facility

Kommisjonens forslag til en ambisiøs finansieringsordning for utbygging av europeisk infrastruktur innenfor transport, digitale nettverk/bredbånd og energi – kalt Connecting Europe Facility (CEF) - ble kraftig redusert i kompromisset om EUs langtidsbudsjett for perioden 2014-2020 som EU-lederne ble enige om 8.februar. KOMs forslag til ramme var på 50 milliarder euro, men ble redusert med 40 prosent til 29,3 milliarder euro. Selv om midlene til infrastrukturutbygging vil øke i forhold til gjeldende langtidsbudsjett, er nok dette resultatet skuffende for Kommisjonen som har kjørt fram CEF som et sentralt virkemiddel i kampen for å gjenskepe bærekraftig vekst og styrke EUs konkurransekraft.

Det kraftigste kuttet er foretatt i digitale nettverk/bredbånd hvor rammen er kuttet fra 9,2 til 1,0 milliarder euro. Her regnes det med at utbyggingsoppgavene i hovedsak vil kunne ivaretas av markedsaktørene på kommersielt grunnlag. Budsjettet vil sannsynligvis i stor grad bli anvendt til programmer som Safer Internet og liknende EØS-relevante programmer.

KOMs forslag til budsjett for transportinvesteringer ble kuttet med 8,5 milliarder euro. 10 milliarder euro av den fastsatte rammen på 23,2 milliarder er øremerket til bruk i medlemsstater berettiget til støtte fra Cohesion Fund. CEF er utformet slik at den skal stimulere til økte nasjonale bevilgninger, og ikke minst utløse sterkt økte investeringer i infrastruktur fra privat sektor. Selv med den foreslåtte tverrsektorielle fleksibiliteten vil den reduserte rammen, sammen med trange økonomiske tider i mange medlemsstater, skape usikkerhet om utbyggingen av TEN-T kjernenettverket vil kunne fullføres innen 2030. På samme måte som for digitale nettverk vil det også på transportområdet kunne bli etablert programmer med interesse for Norge, som for eksempel Marco Polo.

De foreløpige budsjettallene ser slik ut:

Connecting Europe Facility (CEF) 2014-2020 i milliarder €

	KOMs forslag	Europeiske Råd 8.2	Avvik
I alt	50,0 x)	29,3	-20,7
Transport	31,7 x)	23,2	-8,5
Digitale nettverk	9,2	1,0	-8,2
Energi	9,1	5,1	-4,0

x) inkl 10 mrd € overført fra Cohesion Fund

Nærmere informasjon om Det Europeiske Råds konklusjoner finnes [her](#); pkt 17 gjelder CEF. Kommisjonens forslag til Connecting Europe Facility (COM 2011/665) finnes [her](#).

### KOM vil utvide transportinfrastrukturen mot øst

EU ønsker å knytte østlige naboland som Moldova, Georgia og Ukraina til EUs TEN-T nettverk, og er forberedt på å bidra med teknisk assistanse og tilrettelegge finansiering. KOM er også klar til å starte forhandlinger om luftfartsavtaler. Dette sa Transportkommissær Kallas på et uformelt transportministermøte under «Eastern Partnership» samarbeidet 13.februar. Les talen [nedfor](#).

### **KOM: Nye statsstøtteregler for bredbånd i kraft**

Reviderte retningslinjer for statsstøtte til bredbåndutbygning som Europakommisjonen vedtok 19. desember etter to høringsrunder er nå offentliggjort i den offentlige journalen (OJ). De nye retningslinjene skal hjelpe medlemsstatene i å nå målsettingene i den digitale agendaen. Oppdateringen tar bl.a. hensyn til utviklingen innen teknologi, marked og regelverk. Reglene retter seg spesielt mot den nye generasjonen av nettverk (NGN) og krav om obligatorisk tilgang til subsidierte nettverk. De reviderte retningslinjene legger til grunn følgende prinsipper:

- Nettverk kan baseres på ulike teknologi-plattformer (teknologi nøytralitet)
- Forsterket krav om åpen tilgang med virksom konkurranse
- Støtte kan gis til superrask bredband også i byområder, men under strenge vilkår
- Offentlig finansiering av infrastruktur kun tillatt hvis det medfører vesentlig forbedring
- Nye bestemmelser om offentliggjøring av dokumenter og rapportering til KOM

Les mer [her](#). Selve teksten ligger [her](#).

## **Telekommunikasjoner og post**

### **KOM: Cyber Security strategi for å sikre et åpent og sikkert Internet lagt fram**

EUs utenrikstjeneste EEAS og Kommisjonen la 7.februar fram sin nye strategi for "An Open, Safe and Secure Cyberspace". Et direktiv for nettverkssikkerhet (NIS) inngår i strategien.

NIS-direktivet om nettverkssikkerhet krever at medlemsstatene, internettaktører og operatører av energi-, transport-, bank- og helsetjenester garanterer et sikker og pålitelig digitalt rom over hele EU. Direktivet oppretter samarbeidsmekanisme mellom KOM og medlemsstatene for tidlig varsling, samarbeid og rapportering. Medlemsstatene skal vedta en NIS-strategi og utpeke en nasjonal NIS- myndighet. Det er interessant at forslaget til direktiv ikke er merket «EØS-relevant» siden det juridiske grunnlaget for forslaget er en artikkel i EU-traktaten om fullføring av det indre markedet. Les mer [her](#) og [her](#).

### **Rådet og EP: Enighet om ENISAs nye mandat**

Etter trilog forhandlinger mellom Rådet, Europaparlamentet og Europakommisjonen ble man 29.januar enig om ENISA (European Network and Information Security Agency) sitt nye mandat. Det nye mandatet gir ENISA et stabilt og mer robust grunnlag for å tackle utfordringer i kampen for økt informasjons- og nettsikkerhet, bl.a. i oppfølgingen av den nylig framlagte Cyber Security-strategien. Det nye mandatet gjelder for 7 år. Kompromisset fra 29. januar må formelt godkjennes av EP og Rådet. Les mer [her](#). Den konsoliderte teksten finnes [her](#).

### **ENISA: Omfattende rapport om Cyber trusler**

ENISA (European Network and Information Security Agency) la i januar fram en omfattende rapport om trusler på nettet. Dokumentet omfatter bl.a. mobil data, sosiale media, teknologi, og kritisk infrastruktur. ENISA identifiserer de viktigste truslene og kommer med anbefalinger for å styrke kampen mot cyber-trusler. EU forsterker ellers sin innsats mot Cyberkriminalitet bl.a. med det nye Cybercrime Center som ble åpnet i Den Haag 11. januar og gjennom forsterket samarbeid og informasjonsutveksling med USA. Les mer [her](#). og mer om EUs Cybercrime Center på EU-delegasjonens sider [her](#).

### **ENISA: Rapport om sikkerhetsrisiko i nettskyen**

ENISA la nylig fram en rapport om nettskyen (cloud computing, CC) sett fra et Critical Information Infrastructure Protection (CIIP) perspektiv. CC blir stadig mer brukt, også på sensitive områder som helse, finans og forsikring. ENISA kommer med følgende hovedkonklusjoner:

- CC blir selv en kritisk infrastruktur, siden CC i stadig større grad brukes i kritiske sektorer

- CC er mer motstandsdyktig mot naturkatastrofer og så kalte Distributed Denial of Service (DDoS)-angrep.
- Men generelt er CC mer utsatt for cyber angrep fordi mye større datamengder og veldig mange brukere er berørt.

ENISA anbefaler myndighetene å inkludere større CC-tjenester i nasjonale risikovurderinger og samarbeide med nettilbydere om rapportering av hendelser. Les mer [her](#).

### **Tilbydere og kunder: Diskusjonen om regler for nettilgang fortsetter**

ECTA, bransjeorganisasjonen for «nykommerne» på telekom markedet, har kommet med sterk kritikk mot Europakommisjonens forslag til ny metode for å regne ut tilgangspriser og ikke-diskriminerende aksess til nettet. Nå får ECTA støtte fra forbrukerorganisasjonen BEUC som tror at forslaget vil føre til fortsatt høye priser uten å heve kvaliteten for forbrukerne. BEREC, regulatorenes europeisk organisasjon, vil uttale seg i mars om Kommisjonens forslag. Kommisjonens «Draft Commission Recommendation on consistent non-discrimination obligations and costing methodologies to promote competition and enhance the broadband investment environment» ligger [her](#).

### **BEREC: rapport om internasjonal gjesting**

Telekom regulatorenes organisasjon BEREC har publisert sin rapport for første halvåret 2012. Den undersøker engros- og detaljpriser for telefoni, SMS og internasjonal gjesting (roaming) i EU/EØS-landene pluss Sveits. Rapporten viser at landene følger opp EUs forordning for roaming. Samtidig gikk prisene ikke ned så mye som BEREC kunne ønsket seg. BEREC skal følge opp med rapporter med jevne mellomrom. Les mer [her](#).

### **KOM forbyr fusjonen mellom UPS og TNT i pakkemarkedet**

Etter måneder med undersøkning og forhandling har Europakommisjonen 30. januar bestemt at UPS ikke får lov til å kjøpe TNT fordi dette ville ført til for lite konkurranse på markedet for pakkelevering. Les mer [her](#).

## **Vegtransport**

### **EP: Høring viste oppslutning om kjøretøykontrollpakken**

Europaparlamentets transportkomité (TRAN) holdt høring om Kommisjonens (KOM) kjøretøykontrollpakke (Roadworthiness package) 22.januar. De tre rapportørene (Werner Kuhn, Olga Sehnalová og Vilja Savisaar-Toomast) ønsket synspunkter fra berørte parter på pakkens tre lovforslag: forordning om periodisk teknisk kjøretøykontroll (teksten ligger [her](#)), forordning om vegkantkontroll av kommersielle kjøretøy (teksten ligger [her](#)) og endringer i vognkortdirektivet (teksten ligger [her](#)).

European Transport Safety Council (ETSC) var gjennomgående positiv til KOMs forslag som de ser på som et viktig - om enn ikke tilstrekkelig grep - for å nå EUs trafikksikkerhets målsettinger. Også kontrollørens organisasjoner var positive til pakken, og mente bl.a. at utvidet virkeområde og økt kontrollfrekvens ville ha en positiv kost-nytte-effekt, men understreket samtidig at effektiv kontroll er avhengig av tilstrekkelige ressurser til kontrollarbeidet. Bileiernes internasjonale organisasjon FIA betvilte derimot at forslaget om periodisk kontroll ville kunne minske tallet på trafikkofre så mye at de nye reglene kunne forsvares.

Motorsykkelfabrikantene ved ACEM var for inkludering av to-hjulinger, men med lavere kontrollfrekvens enn foreslått av KOM.

Ifølge ACEM har periodisk kontroll større miljøeffekt enn utslippskrav. Bilindustrien understreket behov for harmonisering mellom medlemsstatene.

Transportselskaperens organisasjon IRU var skuffet over forslaget, og etterlyste bl.a. et fellesmarked for teknisk kontroll, inkludert harmonisert implementering og oppfølging.

Rapportørene konkluderte bl.a. med at EU trenger høyest mulige tekniske standarder, uavhengige kontrollsentre og kvalifisert kontrollpersonell. Rapportørens utkast til innstillinger blir presentert tidlig i mars med frist for endringsforslag 22.mars. Avstemning i TRAN-komiteen skjer 30. mai og i plenum 2. juli. Programmet for høringen ligger [her](#) og en pressemelding fra TRAN [her](#).

### **KOM: Evaluering av Eurovignette-direktivet**

Et ferskt arbeidsdokument med gjennomgang og virkningsanalyse av Eurovignette-direktivet fra 1999 inkl. endringene i 2006, viser store forskjeller mellom medlemsstatene når det gjelder utforming og bruk av vegbruksavgifter/bompenger for tunge kjøretøyer. Kartleggingen viser fire forskjellige kategorier innkrevningssystemer: For det første «Integrated electronic network-wide toll collection» som bl.a. brukes i Tyskland og Østerrike («maut»), tidsbaserte «Eurovignette Protocol»-avgift som bl.a. brukes i Danmark og Sverige, nasjonale (elektroniske)vignetter, og for det fjerde fysiske bomstasjoner, som i Frankrike. Enkelte medlemsstater har ingen direkte betaling for vegbruken.

Det er fortsatt store variasjoner i medlemsstatenes årsavgifter for tunge kjøretøyer. Det konstateres at «lappeteppet» av avgiftssystemer ikke har gitt de ønskede gevinstene hverken for samfunn, miljø eller næringsliv. Det vises til at revisjonen av direktivet i 2011 gir medlemstatene mulighet til i større grad å internalisere eksterne kostnader og økt mulighet til tidsdifferensiering av avgiftene. Kommisjonen peker også på at en differensiert kilometeravgift er et bedre instrument for å sikre at tunge kjøretøyer betaler en rimelig andel av vegbrukskostnadene og bidrar til en mer miljøvennlig transport. KOM forventes å legge fram et lovforslag om «road pricing»/ny revisjon av Eurovignettedirektivet før sommerferien. Evalueringsdokumentet finnes [her](#).

### **EP: Krav om raskere etablering av felles elektronisk innkrevningssystem**

Europaparlamentets transportkomité TRAN arbeider for tida med en resolusjon om raskere framdrift i arbeidet med å sikre etableringen av EUs elektroniske innkrevningssystem for vegbruksavgifter. European Electronic Toll Service (EETS) skulle vært ha vært i drift i medlemsstatene i oktober i fjor, men oppstarten går tregt. Rapportøren Jim Higgins (EPP, IRL) mener at Europakommisjonen (KOM) ikke gjør nok for å realisere tjenesten og etterlyser en forordning som vil direkte forplikte medlemsstatene. Problemet er etter rapportørens syn politisk, ikke teknisk. Å forvente at konsesjonsinnehavere samarbeider frivillig er i følge Higgins ikke realistisk. Rapportøren vil legge fram sitt forslag til resolusjon 7. mars med frist for endringsforslag 20.mars. Avstemningen i TRAN vil skje 23. april i TRAN, og i plenum 2. mai. KOM selv la i fjor frem en kritisk rapport om implementeringa av EETS, men har ingen planer om et nytt regulatorisk initiativ. Les mer i TRAN-nyhetsbrevet [her](#).

### **KOM – EP: Striden om modulvogntog fortsetter**

I et brev datert 30. januar ber Europaparlamentets president Martin Schulz Kommissjonspresident Manuel Barroso om at spørsmålet om bruk av modulvogntog mellom naboland, tas opp i Kommissjonens forestående forslag til revisjon av direktivet om kjøretøyers vektor og dimensjoner. Formelt gjelder striden om hvorvidt slik trafikk må reguleres i direktivet eller ikke. Visepresident Kallas mener at så lenge slik transport er avtalt mellom berørte land er det handlingsrom for bruk av slike kjøretøyer innenfor gjeldende direktiv 96/53; dvs. at det ikke trengs nye felles regler på EU-nivå. Parlamentet mener imidlertid at dette må behandles med vanlig lovgivningsprosedyre hvor EP har medbestemmelsesrett.

Schulz skriver i brevet: "The treaties clearly confer the right to take legislative initiatives to the Commission (...) It is my firm belief that the Commission bears responsibility for clarifying EU legislation on the issue of ginaliners and I therefore urgently ask you to include these aspects in the proposal for the upcoming revision before submitting it to the co-legislators.»

Politisk dreier saken seg dels om at EP føler seg forbigått ved KOMs framgangsmåte; dels er (deler av) EP sterkt bekymret for de konkurransemessige virkningene særlig for jernbanen av å tillate modulvogntog i nabolandstrafikk. Striden har pågått siden i fjor høst; foreløpig ser det ut til at KOM står på sitt. KOM forventes å legge fram sitt forslag til endringer i direktivet i løpet av våren. Brevet fra Parlaments president Schultz finnes [her](#).

## Jernbane

### **KOM: Jernbanepakke IV lagt fram – ulike syn på konkurranseutsetting**

Jernbanepakke IV ble lagt fram av Europakommisjonen (KOM) 30. januar. KOM er overbevist om at den omfattende lovgivningspakken vil resultere i nødvendig vekst i jernbanetrafikken gjennom bedre kvalitet og flere valgmuligheter for trafikantene.

Kravet om funksjonelt skille mellom infrastruktur og togteneste, såkalt «unbundling», er tonet ned for å tilfredsstillere kritikken fra Tyskland og Frankrike. Nå aksepterer KOM at infrastrukturforvalteren kan få den nødvendige uavhengighet også i en vertikalt integrert organisasjon (holdingsselskap). Men KOM krever «kinesisk mur» mellom drift og infrastrukturforvaltningen for å unngå rolleblanding og risiko for diskriminering av nykommere i markedet.

KOM foreslår videre liberalisering av innenlands persontransport fra og med desember 2019; enten som fri konkurranse på sporet eller i form av konkurranse om sporet gjennom anbud. Dagens ordning med direkte tildeling foreslås erstattet av obligatorisk bruk av anbud i områder/ruter hvor det offentlige kjøper togtenester. Anbudsrutene utgjør i følge KOM 90 % av alle jernbanereiser i EU. KOM legger opp til tydeligere forpliktelser til operatørene om å overta ansatte ved skifte av operatør enn i dag.

KOM foreslår også at det europeiske jernbanetilsynet European Railway Agency (ERA) skal bli «one-stop-shop» når det gjelder godkjenning av togmateriell, og for å utstede sikkerhets sertifikater for togselskapene. Det er beregnet betydelige besparelser i tid og penger gjennom en slik overgang fra mange og ulike nasjonale godkjenningsordninger til en felles europeisk ordning.

Pakken har fått en blandet mottakelse som gjenspeiler ulikhetene i medlemsstatenes jernbanepolitikk. Medlemsstater med holdingsselskaper er bekymret for tap av stordriftsfordeler, mens land med uavhengig infrastrukturforvalter vil kjempe for organisatorisk skille. Enkelte mener jernbane er et naturlig monopol, mens andre viser til at liberalisering har skapt mer jernbanetrafikk. Selv om man prinsipielt ser behov for enklere og mer samordnede tekniske løsninger, er det imidlertid påpekt at ulike sikkerhetsstandarder og utfordringer mellom EU-landene kan vanskeliggjøre rask harmonisering.

Rådet under irsk ledelse vil dette halvåret arbeide med de tekniske delene av pakken. EP vil behandle pakkens ulike elementer parallelt. Behandlingen i EUs organer vil ta tid, og åpne gode muligheter for å fremme norske interesser. Pressemeldingen fra KOM ligger [her](#) og et bakgrunns memo [her](#).

## Luftfart

### EP: ny behandling av reglene for bakkehåndteringstjenestene

Etter at Europaparlamentet i desember forkastet Kommisjonens forslag til [forordning](#) om bakkehåndteringstjenestene ved lufthavnene, ble saken sendt tilbake til transportkomiteen (TRAN). På et møte i TRAN 21.januar var det bred enighet om at videre liberalisering av bakkehåndteringstjenestene ikke kunne skje uten bedre sosiale bestemmelser, strengere krav til opplæring, og garantier for de ansatte ved virksomhetsoverdragelse. Det meste av dette ligger innenfor Sosial- og sysselsettingskomiteens (EMPL) domene. Det blir en meningsutveksling om saken på EMPLs møte 20.februar. Videre framdrift vil avhenge av om TRAN og EMPL i fellesskap finner fram til et kompromiss. Mens de konservative og sosialdemokratiske gruppene prøver å finne et kompromiss, vil venstresosialistene og De Grønne skrinlegge hele forslaget. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#).

### EU styrker samarbeidet med Eurocontrol

I marginen av Transportrådsmøtet 20. desember i fjor ble det undertegnet en avtale om styrket samarbeid mellom EU og Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation). Avtalen bekrefter bl.a. at Eurocontrol skal være « den tekniske og operasjonelle armen » i EUs Single European Sky (SES) program. Dessuten skal avtalen sikre synergier – og hindre dobbeltarbeid i forhold til det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA i trafikkforvaltnings-, sikkerhets- og miljørelaterte spørsmål. Eurocontrol er en sivil-militær mellomstatlig organisasjon med 39 medlemsland, deriblant Norge. Alle EU-land er medlem utenom Estland. Les mer [her](#).

### EP diskuterer EUs eksterne luftfartspolitik

I en diskusjon i Europaparlamentets transportkomité (TRAN) 22.januar om EUs eksterne luftfartspolitik var det bred enighet om at europeisk luftfart ville stå mye sterkere dersom man snakket med 1 stemme heller enn 27, dvs. at EU forhandlet med tredjeland på vegne av alle medlemstatene. Rapportøren Marian-Jean Marinescu understreket bl.a. at KOM trengte mandater til forhandlinger med raskt framvoksende handelspartnere som Kina og India. Rapportøren fikk bred støtte for sin skisse til såkalt egen-initiert rapport. Talere var bl.a. bekymret for at offentlig støtte til flyselskaper i Gulf-landene virket konkurransevridende, beklaget Russlands overflygingsavgifter over Sibir, og pekte på mulig forbindelse mellom luftfartsavtalen med USA (eierskapsbegrensningene) og kommende forhandlinger om en bred frihandelsavtale med USA.

Utkast til rapport skal legges frem i mars, med frist for endringsforslag 27.mars. TRAN skal stemme over rapporten i mai. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#). Rådskonklusjoner om EUs eksterne luftfartspolitik ble vedtatt på Rådsmøtet 20.desember i fjor. Rådet sluttet seg i hovedtrekk til Kommisjonens melding. Rådskonklusjonene finnes [her](#).

### Fagforeninger aksjonerte mot forslag om nye regler for fly- og hviletider

Piloter og kabinpersonell gikk til aksjon ved over 20 europeiske flyplasser 22. januar, og leverte 100 000 underskrifter til Europaparlamentet og Kommisjonen. Protesten gjelder det europeiske luftfartstilsynet EASAs forslag til nye regler for fly- og hviletid. I følge de ansattes organisasjoner vil de nye reglene true sikkerheten i luftfarten. Flyselskapenes organisasjoner derimot støtter EASAs forslag, og mener at fagforeningene feilinformerer. Les mer [her](#) og [her](#).

### EU-domstolen bekrefter erstatningsplikt under askekrisen

I en kjennelse fra EU-domstolen (EUCJ) 31.januar heter det at flyselskapene hadde plikt til å ta seg av sine strandede passasjerer under vulkanaskekrisa i 2010.



En passasjer brakte Ryanair inn for domstolen etter at flyselskapet nektet å betale kompensasjon for flere dagers forsinkelse og utgifter. Flyselskapet hevdet at askekrisen var en så ekstraordinær hendelse at de normale erstatningsreglene ikke kunne gjelde. Domstolen avviste dette, og uttalte at ekstraordinære forhold ikke fritar selskapene for plikt til å ta vare på sine passasjerer, og viste til forordningen om flypassasjerers rettigheter. Les mer [her](#) og selve dommen [her](#).

## Kollektivtransport

### Retningslinjer for ITS i byområder

Europakommisjonen publiserte 12. februar retningslinjer for ITS (Intelligente Transport Systemer) i byområder. Retningslinjene er resultatet av arbeidet til en ekspertgruppe som samlet inn og analyserte beste praksis i en rekke byer. Retningslinjene inneholder råd på tre områder: reiseinformasjon (lenke [her](#)), trafikkforvaltning (lenke [her](#)) og "intelligent billetter" (smart ticketing, lenke [her](#)). Lenke til samlinga med beste praksis finnes [her](#) og til videre standardiseringsbehov [her](#).

## Transport og miljø

### KOM: Clean Transport Package – infrastruktur for alternative drivstoffer

Europakommisjonen (KOM) la 24. januar fram sin plan for en storstilet utbygging av standardisert infrastruktur for alternative (renere) drivstoffer. Pakken omhandler særlig utbygging av infrastruktur for bruk av elektrisitet, hydrogen, samt flytende og komprimert naturgass (LNG/CNG) Infrastrukturen gjelder i hovedsak vegtransport, men også sjøtransport (LNG). Pakken består av en melding om en strategi for alternative drivstoffers egenskaper og anvendelse, et direktiv om infrastruktur og standarder, samt et dokument med en handlingsplan for LNG for skip. Direktiv-forslaget er EØS-relevant.

Mest oppmerksomhet vies infrastruktur for el-biler, hvor KOM foreslår en bindende målsetting om 800 000 ladestasjoner i 2020, hvorav 10 prosent skal være offentlig tilgjengelige. KOM har satt opp mål for minimum antall ladestasjoner som skal bygges i hvert medlemsland. Eksempelvis skal Danmark ha 54 000 ladestasjoner i 2020, herav 5 000 offentlig tilgjengelig.

For å harmonisere og forenkle ladning over hele Europa har KOM valgt den tysk-produserte Type 2 som standard plugg fordi den har størst utbredelse. Dette er imidlertid kontroversielt siden Storbritannia og Frankrike benytter en annen type.

Tunge kjøretøyer skal ha mulighet til LNG-fylling for hver 40. mil på det europeiske hovedvegnettet; hydrogen skal kunne fylles hver 30.mil, mens avstanden mellom CNG-stasjoner for lettere kjøretøyer ikke skal være mer enn 15 mil. Det gjenstår betydelig standardiseringsarbeid.

Medlemstatene skal utvikle nasjonale rammeplaner for markedsutvikling, nødvendig utbygging, samt økonomiske og andre incentiver for å fremme omleggingene. Mange av incentivene som foreslås anvendes i norsk el-bilpolitikk i dag. Gjennomføringen av utbyggingen vil ha betydelige finansielle konsekvenser som i følge KOM i hovedsak vil kunne ivaretas gjennom private investeringer.

De første reaksjonene fra [miljøorganisasjoner](#) og [el-industrien](#) er positive, men jernbanesektoren er skuffet over at Kommisjonen ikke har behandlet elektrifisering av jernbanen som et sentralt grep for å gjøre transport mer miljøvennlig. Les mer [her](#) (med lenke til tekstene) [her](#) og [her](#).

### EP: ETS «stop the clock» - ber om klargjøring av hva EU forventer av ICAO

Europaparlamentet synes å ville støtte Kommisjonens forslag om ett års utsettelse med å inkludere flyreiser fra eller til land utenfor EU-EØS-området i EUs kvotehandelsystem ETS («stop the clock»). KOMs forslag kom like før jul i fjor etter store protester fra bl.a. USA, Kina, India og Russland mot å bli inkludert i EUs ordning, og etter at den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO viste fremgang i sitt arbeid med å finne en global, markedsbasert løsning for å få ned CO2-utslipp fra fly. Miljøkomiteen ENVI's rapportør Peter Liese tror at ICAO kan finne en løsning på generalforsamlingen i september 2013, men understreker samtidig at utsettelsen er begrenset til ett år. Liese ber Kommisjonen presisere nøyaktig hva EU forventer fra ICAO i september for å kunne vurdere om målet faktisk er oppnådd. Under en debatt i miljøkomiteen (ENVI) var alle partigrupper for Kommisjonens forslag med unntak av De Grønne. Avstemning i ENVI er planlagt 26. februar, og i plenum 26. april. Saksdokumentene finnes [her](#).

### EU: Strengere utslippskrav til nye tunge kjøretøyer

På fjorårets siste dag trådte den så kalte Euro VI normen i kraft. Nye busser og lastebiler får dermed strengere krav til utslipp av NOx og partikler. Disse kravene vil innebære en reduksjonen er på hhv. 80 prosent og 66 prosent. I tillegg introduserer de nye reglene globale testmetoder og standarder som gjør det enklere for bilindustrien å eksportere til land utenfor EU. De nye reglene blir også raskere implementert ved at regelverket nå er i form av en (Kommisjons-) forordning, som gjelder direkte i medlemslandene uten nasjonale tilpasninger. Les mer [her](#).

## Høringer

### Multimodale reiseplanleggere

Kommisjonen la 19. desember ut en høring «Enablers for European multimodal travel planning and information services». Kommisjonen vil ha innspill om hva som forhindrer bred spredning av multimodale reiseplanleggings- og informasjonstjenester og meninger om Kommisjonens foreslåtte tiltak. Høringsfrist er 12. mars. Les mer [her](#).

## Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [EU Cyber Security Strategy](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Building our Digital Single Market: 10 steps to deliver broadband](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Eastern Partnership informal transport dialogue](#)

Vennlig hilsen  
Olav Grimsbo  
Samferdselsråd

[olgr@mfa.no](mailto:olgr@mfa.no)

+32 (0) 2 238 74 44

