

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 5 | 2013

Brussel, 6. september



HOVEDSAKER

To store reformer vil prege EUs samferdselspolitiske agenda denne høsten – ganske sikkert også neste år. Jernbanepakke IV er under behandling i Rådet og Europaparlamentet, mens Europakommisjonen i neste uke legger fram forslag til fullføring av det indre telekommunikasjonsmarkedet. Jernbanen illustrerer spenningene mellom det nasjonale og det europeiske; spenninger som gjør at nødvendige reformer ofte tar lengre tid enn i konkurrerende transportslag. Noe mange hevder svekker innovasjon og togets konkurransekraft. I telekom-sektoren er situasjonen omvendt: Her er markedsdynamikken så sterk at den regulatoriske hovedutfordringen er å holde tritt med tempoet i endringene.

Mye tyder på at KOM vil få oppslutning i Europaparlamentet om den tekniske pillaren i Jernbanepakke IV, mens forslagene om konkurranseutsetting i større grad vil bli modifisert. Utkastene til innstillinger gjenspeiler i større grad at «one-size does not fit all» enn partipolitiske skillelinjer. Behovet for nasjonalt handlingsrom har stor gjennomslagskraft også blant medlemsstatene. Siden vedtak om markedsåpning sannsynligvis vil ta lengre tid enn de tekniske bestemmelsene, har jernbaneselskapene og togprodusentene foreslått å splitte pakken for å sikre vedtak av den tekniske pillaren før valget til nytt Europaparlament i mai neste år. Det er ingen støtte til dette nå, men med bakgrunn i motforestillingene mot økt konkurranseutsetting skal en ikke se bort fra at dette kan komme opp igjen senere.

Forpostfektningene om fullføring av det indre telekom-markedet er i gang etter at et utkast til forordning ble kjent i sommer. Virkningene for teleoperatørenes økonomi ved avvikling av roaming, mer fleksibel bruk av radiospektrum, og sikring av nettnøytralitet, er blant viktige og vanskelige spørsmål. Rundt det hele ligger struktur-endringene i bransjen. De europeiske teleselskapene er kritiske til gjeldende europeisk konkurranselovgivning som etter deres mening ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til at de opererer i et globalt marked. Bransjen mener konsolidering må til for å sikre europeisk konkurransevne. Et «single telecoms market» vil kunne bidra til dette, samtidig som forbrukerne skal få bedre, billigere og raskere tjenester på ulike plattformer.

INNHold

Planer og resultater

Litauens formannskap
Store saker i annet halvår
Infrastruktur og nettverk
Enighet om TEN-T
Mer bredbånd med konkurranse

Telekommunikasjon og post

Fullføring av telekommarkedet
Pakkepost distribusjon

Vegtransport

Kontrollpakken vedtatt i EP
40 prosent færre hardt skadde
Digital ferdskriver uten sjåførkort

Ny studie av modulvogntog

Jernbane

Rapporter om Pakke IV
Togpassasjerers rettigheter

Luftfart

Fair konkurranse
Hendelsesrapportering
Fagbevegelsen avviser SES II+

Transport&Miljø

Strengere krav til CO2 utslipp
Clean Power høring
Teknologi strategi
Evaluering av Marco Polo

Høringer

Konferanser

Taler

Planer, prioriteringer, resultater

EP/TRAN: Meningsutveksling om Litauens transportprioriteringer

Den 9. juli presenterte samferdselsminister Rimantas Sinkevičius prioriteringene til det litauiske formannskapet i EPs transportkomite. Han fokuserte særlig på direktivet om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer, den tekniske pillaren i Jernbanepakke IV (sikkerhetsdirektivet og ERA-forordningen), samt revisjonen av reglene for flypassasjerers rettigheter. Han var fornøyd med framdriften i «kjøretøykontrollpakken», og håpet at Rådet og EP ville bli enige om et kompromiss før årsskiftet. Han sa også at Rådet ville drøfte den videre utviklingen av Single European Sky utover høsten.

Parlamentarikerne erkjente at formannskapet hadde en utfordrende agenda, og var tilfreds med formannskapetets engasjement, men det kom også kritiske merknader til at flere viktige spørsmål som har ligget lenge på Rådets bord, ikke blir prioritert under Litauens formannskap. Her ble særlig den såkalte Lufthavnpakken (støybegrensninger, bakkehåndtering og slots) nevnt. Pakken er vedtatt i EP, men den er aldri blitt formelt diskutert med Rådet. Det ble også advart mot å skille den tekniske pillaren fra resten av forslagene i Jernbanepakke IV; pakken er et integrert hele ble det sagt. I tillegg kritiserte flere at medlemsstatene ikke respekterte Single European Sky lovgivningen, men man var likevel positiv til nye forhandlinger for å komme videre.

EP/ITRE: Litauen legger stor vekt på enighet om nye retningslinjer for TEN-telekom

Samferdselsminister Rimantas Sinkevičius presenterte det litauiske EU-formannskapetets prioriteringer for ITRE_komiteen i Europaparlamentet den 9.juli. Han håpet at Rådet og EP ville komme til enighet om de nye retningslinjene for TEN-Telecom i løpet av høsten. Sinkevičius regnet videre med å nå generell enighet i Rådet om et direktiv om tiltak for bedre nettverks- og informasjonssikkerhet, samt tiltak for å redusere kostnadene ved utbygging av høyhastighets bredbånd. Selv om det fortsatt står igjen viktige spørsmål håper Lituaen å komme et godt stykke videre i arbeidet med en forordning om elektronisk identifisering og «trust services» for elektroniske transaksjoner.

Mange store saker i annet halvår

Det blir som vanlig en hektisk høstsesong med mange saker på EUs samferdselspolitiske agenda. Blant de aktuelle sakene med direkte betydning for Norge er:

- Jernbanepakke IV er under behandling i Rådet og EP. Hovedfokus på den tekniske pillaren. Norske innspill og forslag fremmet.
- Strategi og direktiv for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer (særlig for el-biler) under behandling i Rådet og EP.
- Forhandlinger mellom Rådet og EP om «kjøretøykontrollpakken», bl.a. om rettslig instrument (forordning eller direktiv). Norske forslag spilt inn under behandlingen i institusjonene.
- Endringer i regelverket for kjøretøyers vektorer og dimensjoner. KOMs positive holdning til bruk av modulvogntog i nabolands trafikk kritisert i EP. Framdrift i Rådet og EP uklar.
- KOM forventes å legge fram forslag om overgang til km-baserte vegavgifter; kan også inneholde tiltak for økt harmonisering av elektroniske innkrevingssystemer.
- Revisjon av regelverket for flypassasjerers rettigheter under behandling i Rådet og EP. Formannskapet satser på enighet i Rådet før jul.
- Finansieringsordningen Connecting Europe Facility innenfor transport og telekom vedtatt. EØS-relevans under avklaring.
- Nye statsstøtteregler for luftfart. Høring av KOM forslag pågår. FAD er formelt ansvarlig, men samarbeid med SDs faglige ekspertise.
- Handlingsprogram og direktiv om havnetjenester og finansiell transparens under behandling i EP og Rådet. FKD ansvarlig dep.
- Oppfølging Single European Sky II+ blir diskutert på uformelt ministerrådsmøte i Vilnius. EP irritert over medlemsstatenes manglende oppfølging av egen lovgivning.

KOM vil neppe legge fram noe forslag til oppmyking av bestemmelsene om kabotasjekjøring i vegtransporten. Medlemsstater og næringsorganisasjoner arbeider for bedre håndheving og tilstramming av reglene.

Det forventede forslaget fra KOM til forordning om fullføring av det indre markedet blir den store saken på telekom-området. Se egen omtale nedenfor. I tillegg står bl.a. tiltak for å kutte kostnadene ved

bredbåndsutbygging og forslag til direktiv om nettverks- og informasjonssikkerhet på agendaen i institusjonene.

Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

EP/TRAN: Nye TEN-T retningslinjer – enighet med Rådet godkjent

TRAN godkjente 9.juli enigheten med Rådet i første lesning om de nye TEN-T retningslinjene. Retningslinjene etablerer et kjernenettverk som skal være ferdig utbygget i 2030, og et underliggende mer omfattende nettverk som skal være ferdig i 2050.

EP er fornøyd med at mange av parlamentets endringer er tatt inn i den endelige teksten. Det gjelder bl.a. krav til utvidede samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser med særlig vekt på klima-effekter, og en sterkere involvering av regionale og lokale myndigheter i planlegging og gjennomføring av prosjektene.

ECTA: bredbåndutbygging øker med økt konkurranse

Organisasjonen til nykommerne på telekom markedet, ECTA, mener årsaken til manglende investeringer i bredbåndutbygging er svak konkurranse, og spesielt manglende tilgang til nettet for alternative operatører. ECTA krever bedre rammebetingelser, særlig bedre tilgang til nettet fra netteierne (de gamle «monopolistene») til rimelige priser. Digital Agenda Scoreboard som måler «status» på utviklinga på området i EU, Island og Norge, beviser i følge ECTA dette: alternative operatører står for 77,5 prosent av investeringene i NGA, mens de bare har en andel på 57,7 prosent av bredbåndsmarkedet. Uten reell konkurranse vil EU i følge ECTA ikke nå målet om at 50 prosent av brukerne skal ha tilgang til ultraraskt bredbånd (over 100 Mbps) i 2020. I dag ligger andelen på bare 2%. Les mer [her](#).

Telekommunikasjon og post

KOM: Fullføring av det indre telekom-markedet – utkast til forordning lekket

Reduserte roaming priser og virkningene for nettverksoperatører og andre, er ett av mange tema som skaper debatt i forkant av fremleggelsen av KOMs forslag til fullføring av EUs indre telekom-marked. I løpet av sommeren har ulike aktører ytret seg om et utkast til forordning som etter planen skal legges fram 11.september. Andre mer eller mindre kontroversielle tema som er luftet i diskusjonene gjelder nettnøytralitet, modernisering av radiospektrumforvaltningen og konsolidering i telekomindustrien.

Utkast til forordning «laying down measures to complete the European single market for electronic communications and to achieve a Connected Continent», ble i juli kjent i media. I dette indre e-kom markedet skal «providers have the right and the ability to operate their networks and to provide services irrespective of where they are established or where their customers are situated, and citizens and business users have the right to access these services without being hampered by cross-border restrictions or unjustified additional costs.» Utkastet til forordning ligger [her](#).

Kommissær for Digital Agenda Nellie Kroes skisserte sine ambisjoner om det integrerte og åpne markedet i et møte i EPs ITRE-komite 9.juli. Her appellerte hun sterkt til EU-parlamentarikerne om å bli med på radikale grep for å bryte ned unødvendige og skadelige barrierer i telekom-sektoren, sikre effektiv og rettferdig konkurranse i ulike tjenester, og bidra til vekst og verdiskaping gjennom «a strong and digital economy». Kroes' tale ligger [her](#).

For å skape politisk trykk har ITRE-komiteen i EP under utforming en egen-initiert rapport som sterkt oppfordrer KOM til å fremme forslag om rask fullføring av det regulatoriske rammeverket. Dette er nødvendig for å sikre større investeringer og virksom konkurranse heter det i rapportutkastet, som ligger [her](#).

I en artikkel i Financial Times (FT) 22.juli diskuteres virkningene av kraftige kutt i maks grossistpriser for roaming; i flg FT kan det dreie seg om 40 prosent kutt i samtaleprisingen (til 3 eurocents pr minutt) og 70 prosent for dataroaming (til 1,5 cents pr minutt). Representanter for nettverksoperatørene mener reduksjon av pristaket i denne størrelsesorden vil sette nødvendige investeringer i fare, og gi mobiloperatører uten ansvar for nettverk, helt urimelige konkurransefordeler. I følge FT har kritikken gjort inntrykk i KOM, og det

hevdes at det endelige forslaget vil kunne bli moderert. I en pressemelding 29.august benekter kommissær Kroes dette, og sier at «The debate is over how to end roaming, not whether to end it».

Blir forslaget til forordning framlagt som planlagt i september, er det litauiske formannskapet innstilt på å starte gjennomgangen i Rådsarbeidsgruppen, men konklusjoner i Rådet vil tidligst kunne trekkes under det greske EU-formannskapet våren 2014. EP vil starte behandlingen i løpet av høstmånedene, men det er usikkert hvor langt man vil komme utover våren 2014 siden det er valg til nytt Europaparlament i slutten av mai med forutgående valgkamp.

EP/TRAN: Integreert distribusjonsmarked for å fremme e-handel

Utkast til opinion til Indre markedskomiteen om utvikling av et integreert distribusjonsmarked for å styrke e-handelen drøftes i TRAN 5.september. I utkastet pekes det på e-handelens raskt økende betydning, og at god kvalitet i distribusjonsleddet er viktig for videreutvikling. Fragmenteringen av den europeiske postsektoren med svak samtrafikkvegne mellom nasjonale nettverk pekes på som en viktig utfordring. Utkastet til opinion ligger [her](#). Utkastet til IMCO-rapport ligger [her](#).

Vegtransport

Kjøretøykontrollpakken vedtatt i Europaparlamentet

2. juli vedtok Europaparlamentet (EP) sin innstilling til den såkalte kjøretøykontrollpakken. I motsetning til fagkomitéen (TRAN) stemte EP i tråd med Europakommisjonens (KOM) forslag om å gjøre teknisk kontroll obligatorisk også for motorsykler (fra 2016) og mopeder (fra 2018). Derimot går EP i mot KOMs foreslåtte endring av frekvensen for den periodiske kjøretøykontrollen. EP ønsker å fortsette med dagens 4-2-2 ordning. Det gjør også Rådet.

EP mener at vegkantkontrollen for kommersielle kjøretøyer også bør omfatte lettere varebiler, og bli basert på et risiko-vurderings-system av det enkelte selskap. EP slutter seg til KOMs forslag om at det rettslige instrumentet bør være forordning for begge regelverk. Les pressemelding fra EP [her](#), fra KOM [her](#) og en artikkel [her](#).

Rådet ble enig om hovedtrekkene (general approach) i Kjøretøykontrollpakken på Rådsmøtet i desember i fjor ([periodisk kontroll](#)) og på Rådsmøtet i juni i år ([vegkantkontroll](#) og [registreringsdokumentene](#)). Forhandlinger mellom Rådet og EP om et kompromiss i første lesning er nå innledet. Innstillingene fra EP og Rådet er på flere punkter sammenfallende, men det er bl.a. uenighet om rettslig instrument. EP støtter KOM i at reglene for periodisk kontroll og vegkantkontrollen skal vedtas som forordninger, mens Rådet endret dette til direktiver. Det er også uenighet om mopeder/motorsykler skal med i den periodiske kontrollen eller ikke. Det litauiske formannskapet har stor forhåpning om å bli enige med EP om et kompromiss i løpet av høsten.

EP krever 40 prosent reduksjon av alvorlig skadde i vegtrafikken

Europaparlamentet (EP) vedtok 3. juli en resolusjon om sikkerhet i vegtrafikken («Road safety 2011-2020 – First milestones towards an injury strategy»). EP krever at EU setter opp målsettinger også for alvorlig skadde, ikke bare for dødsopfre. Hvert år blir ca. 250 000 mennesker alvorlig skadet i trafikkulykker i EU. EP foreslår at EU setter som mål at tallet på hardt skadde skal være redusert med 40 prosent innen 2020. Videre ber EP om at KOM i retningslinjer for bærekraftig bytransport legger inn krav om mål for reduksjon av drepte og skadde. Dessuten bes KOM om å legge fram en analyse av hva 30 km fartssoner vil bety for antall trafikkofre. Les resolusjonen [her](#).

EP/TRAN: Digital ferdskriver godkjent – forslag om sjåførkort foreslås trukket tilbake

Etter lange og vanskelige forhandlinger ble Rådets og EPs forhandlere i mai enige om det nye regelverket for bruk av digital ferdskriver i yrkeskjøretøyer. Kompromisset ble godkjent i TRAN 17.juni. De nye reglene har som formål å sikre bedre håndheving av kjøre- og hviletidsreglene, hindre svindel, og redusere administrative byrder.

I KOMs forslag til endring av ferdskriverforordningen, lå det også inne en bestemmelse om at sjåførkortet fra 2018 skulle integreres i førerkortet. I forhandlingene mellom EP og Rådet ble man imidlertid enige om å ta ut denne bestemmelsen fordi spørsmål om kostnader, databeskyttelse og teknologisk sikkerhet ikke er godt nok utredet. I utkast til innstilling som har fått bred tilslutning i TRAN ber man KOM trekke forslaget, og evt komme

tilbake med et nytt forslag etter en grundig analyse av nytteverdien av å slå sammen alle typer kort som brukes av yrkessjåfører. Avstemningen vil foregå i TRAN 17. september og i plenum i oktober/november.

EP studie av modulvogntog – ikke entydige konklusjoner

Som ledd i arbeidet med [KOMs forslag](#) om endringer i direktivet om kjøretøyers vektor og dimensjoner (Direktiv 96/53), ble en undersøkelse av virkninger av modulvogntog (25,25meter – 60 tonn) presentert i TRAN 5.september.

Rapporten bygger i hovedsak på litteraturstudier av fire eksterne virkninger: vegslitasje, trafikkstrømmer, trafiksikkerhet og CO2-utslipp. Konklusjonene er ikke entydige. Selv om rapporten peker på at det er vanskelig å finne oppsummeringer av praktiske erfaringer, sies det likevel som en generell regel at «where empirical evidence is available, it tends to show better outcomes than those predicted by desk studies, with lower modal shift observed and little evidence of any negative effects on road safety». Når det gjelder slitasjekostnader pekes det på at de varierer betydelig fra land til land, og det er ikke påvist spesielle kjøproblemer som følge av modulvogntog.

Da visepresident Kallas presenterte forslaget til reviderte kjøretøybestemmelser i EP i april kom det som kjent mange kritiske merknader til KOMs «legalisering» av bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk. Særlig ble frykten for økte CO2-utslipp (pga overføring av transport fra bane til veg) og flere trafikkulykker brukt som argument mot modulvogntog. Rapporten gir liten støtte til disse bekymringene.

Det er foreløpig ikke fastsatt noen kjøreplan for den videre behandlingen av direktivet i EP. Direktivet står heller ikke på det litauiske EU-formannskapetets foreløpige dagsorden for de to rådsmøtene i høst. Framdriften i behandlingsprosessen virker derfor usikker.

Jernbane

EP/TRAN: Utkast til rapporter om Jernbanepakke IV

Utkastene til rapporter angående de seks lovforslagene i Jernbanepakke IV ble presentert og kommentert i TRANs møte 9.juli.

I rapportutkastet fra saksordfører Said El Khadraoui (S&D, BE) om «governance» og markedsåpning foreslås et betydelig nasjonalt handlingsrom i utformingen av en mer konkurranseorientert jernbane; dels i spørsmålet om skille mellom infrastruktur og drift i det tradisjonelt «nasjonale» togselskapet, og særlig knyttet til behov for å sikre sammenheng i nettet/tilbudet og beskytte PSO-ruter. For å gi medlemsstatene bedre tid til nødvendige tilpasninger, foreslår rapportøren at de nye reglene skal gjelde fra desember 2020 i stedet for januar 2019 som foreslått av KOM. Han foreslår også å styrke de sosiale bestemmelsene, bl.a. at for å få lisens må et togselskap, i tillegg til andre godkjenningskrav, forplikte seg til å respektere faglige kollektivavtaler som måtte foreligge i det landet togselskapet ønsker å operere i. Utkastet til rapport ligger [her](#).

Ukastet til rapport om [Markedsåpning/PSO](#) inneholder også betydelige endringer i forhold til KOMs forslag, selv om rapportøren Matthieu Grosch (EPP, BE) prinsipielt ønsker mer konkurranse i jernbanesektoren. Rapportøren foreslår bl.a. en mye lengre overgangstid for avviklingen av direkte tildeling av PSO-kontrakter enn KOM. Der KOM foreslår at alle nye kontrakter etter 2019 skal følge de nye reglene, foreslår rapportøren 2029 som deadline. Han foreslår dessuten at alle direkte tildelte kontrakter inngått før 3.desember 2029 kan fortsette til de utløper. Mulighetene for direkte tildelinger økes også ved at rapportøren hever KOMs foreslåtte tak på 150 000 togkm til 500 000 togkm. Rapportøren foreslår imidlertid at myndighetene må begrunne og informere om valgene som gjøres i god tid før de settes i verk, slik at interesserte togselskaper og nasjonalt jernbanetilsyn eventuelt kan reise innsigelser. Myndigheten må vise at målsettingene med tjenestekontrakten kun kan nås gjennom direkte tildeling. Grosch' hovedargument er pragmatisk: Myndighetene og aktørene trenger realistiske tidsfrister for å kunne gjennomføre vellykkede endringer, og ingen er bedre enn medlemsstatenes «competent authority» til å vurdere betydningen av særegne nasjonale forhold.

Når det gjelder den tekniske pillaren foreslås det i rapportør Bilbao Barandico's (ALDE,ES) utkast til innstilling om Interoperabilitetsdirektivet en rekke endringer i forhold til KOMs forhold. Hun ønsker bl.a. å styrke ERA slik at one-stop-shop sertifisering raskere kan bli en realitet, og hun strammer inn medlemsstatenes tidsfrister for gjennomføring av nye regler. Notifisering av nasjonale tilpasninger må ha klare begrunnelser. Hun foreslår

også etablert et «European vehicle registry» . Dette vil kunne bidra til et felles annenhåndsmarked av togmateriell. Rapportutkastet ligger [her](#).

Utkastene fra rapportørene - hhv Michael Cramer (De Grønne, DE) og Roberts Zile (ECR, LV) om sikkerhetsdirektivet og om endringer i forordningen om det europeiske jernbanetilsynet ERA – virker samkjørte (på tross av at de partipolitisk står langt fra hverandre). De legger stor vekt på viktigheten av harmonisering av teknisk regelverk, klargjøring og forsterkning av ERAs oppgaver og ansvar, og en effektiv gjennomføring av bestemmelsene. De slutter seg i stor grad til KOMs forslag, men legger større vekt på nasjonale godkjenningsordninger for materiell/selskaper som kun skal brukes nasjonalt. Utkastet til rapport om et nytt sikkerhetsdirektiv ligger [her](#), og rapportutkastet om en ny ERA-forordning ligger [her](#).

Norge har gitt konkrete innspill til alle rettsaktene i Jernbanepakken i form brev fra samferdselsministeren til saksordførerne, og møte i Brussel med saksordfører El Khadraoui (S&D, BE).

Den videre framdriften i Europaparlamentets behandling ser slik ut: Fristen for endringsforslag går ut 16 september. Det blir avstemninger i TRAN 26. november, mens pakken kommer til plenumsbehandling i januar/februar 2014. Nærmere omtale av diskusjonene i EP finnes i TRANs nyhetsbrev [her](#).

Rådet vil ikke starte behandlingen av styring, marked og konkurranse før tidligst under gresk EU-formannskap våren 2014. Når det gjelder den tekniske pillaren ble Rådet enig om hovedtrekkene (general approach) i Interoperabilitetsdirektivet på Rådsmøtet den 10.juni. Teksten ligger [her](#). Det litauiske formannskapet håper å nå enighet om hovedtrekkene (General Approach) i Sikkerhetsdirektivet på Rådsmøtet i desember, mens ERA-direktivet i hovedsak vil bli behandlet i Rådet under gresk formannskap i første halvår neste år.

KOM: Togpassasjerers rettigheter bedre på papiret enn i virkeligheten?

Forordningen om togpassasjererens rettigheter kan stå framfor en revisjon. KOM konkluderer i en rapport fra midten av august at gjennomføringen av forordning er i det store ok, men at noen rettigheter bare står på papiret fordi mange medlemsstater har benyttet seg av unntak som forordningen åpner for. Dette gjelder for eksempel en av de viktigste rettighetene, nemlig retten til assistanse (bl.a. rett til mat og overnatting) i tilfelle store forsinkelser. EUs generaladvokat mener at passasjerer har krav på erstatning selv i tilfelle force majeure, men det er ikke KOM og jernbaneselskapene enige i. I tilfelle EU-domstolen følger generaladvokaten, kan en revisjon av forordningen gi KOM mulighet til klart å presisere at force majeure fritar jernbaneselskapene fra erstatningskrav. Rapporten ligger [her](#).

Luftfart

Europaparlamentet vil ha fair konkurranse i internasjonal luftfart

I en resolusjon om EUs eksterne luftfartspolitik, vedtatt 2. juli, krever Europaparlamentet (EP) fair konkurranse med flyselskap som hører hjemme utenfor EU. EP ber Europakommisjonen (KOM) undersøke status på subsidier i internasjonal luftfart, og innføre tiltak som verner EU-flyselskap mot urettferdig konkurranse fra ikke-EU-flyselskap. I bilaterale flyavtaler bør det tas inn en klausul om rettferdig konkurranse. Det pekes på at luftfartsnæringen i EU bl.a. sliter med for liten kapasitet på EUs flyplasser og høye flyplassavgifter. For å klare seg i konkurransen med flyselskaper fra Asia og andre framvoksende økonomier understreker resolusjonen betydningen av å investere i flyplass infrastruktur. EP ber videre Rådet om å gi KOM mandat til å forhandle flyavtaler med rask voksende økonomier som Kina. EP ber Kommisjonen om å vurdere mottiltak mot Russlands gebyr for overflyging av Sibir. Resolusjonen finnes [her](#).

EP/TRAN: Hendelsesrapportering i sivil luftfart – rapportutkast

Rapportøren Christine De Veyrac (EPP; FR) presenterte sitt utkast til rapport om KOMs forslag til ny forordning om hendelsesrapportering i sivil luftfart i TRANs møte 9.juli. I utkastet pekes det bl.a. på behov for et proaktivt ulykkesforebyggende system, forbedringer i analyseoppleggene og en raskere informasjonsutveksling, samt bedre juridisk beskyttelse av «varslere». Rapportøren mener også at EASA bør spille en sentral rolle. [Utkastet](#) fikk bred tilslutning fra alle partigruppene. Avstemning i TRAN skjer 17. September og i plenum 11.oktober.

Rådet kom til enighet om hovedtrekkene (General Approach) i forordningen på Rådsmøtet 11.juni. Saksdokumentet ligger [her](#). En «EFTA Comment» om endringene ble spilt inn til behandlingen både i Rådet og EP.

ETF: Fagbevegelsen avviser Single European Sky II +

ETF som bl.a. representerer ansatte i lufttrafikkkontrollen, krevde i en uttalelse 24.juni en totalavvisning av KOMs forslag for å få mer fart i etableringen av et nytt flykontrollsystem i Europa, fordi det etter ETFs mening er en trussel mot sysselsetting og arbeidsforholdene. Uttalelsen tar også avstand fra forslag om å skille flytrafikkkontrollen ut fra andre støttefunksjoner fordi det vil føre til fragmentering. Fagbevegelsen truer EU institusjonene med at de vil miste dens støtte til gjennomføringen av Single European Sky-prosjektet dersom KOMs «II+» blir vedtatt. Uttalelsen ligger [her](#).

Transport & Miljø

Enighet om strengere CO2-utslippstak for nye biler

Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen har blitt enige om tak på CO2-utslipp fra nye biler for 2020. Enigheten bekrefter tidligere tentativt foreslåtte 95g/km. Avtalen inneholder også bestemmelser om såkalt "super-credit" vekting for hver bilprodusent's renere biler (50g/km) fra 2020 til 2023. Miljøbevegelsen er forsiktig positiv, men også skuffet over manglende ambisjonsnivå, og er skeptiske til ordningen med «supercredits». Det ble ingen enighet om mål for 2025. Kommisjonen bes å legge frem et forslag for 2025-mål i 2015. Rådet og Europaparlamentet må formelt godkjenne kompromisset. Les mer [her](#), [her](#), [her](#) og [her](#).

EP/TRAN: Clean Power for Transport - minihøring

TRAN holdt en minihøring 17.juni om KOMs forslag til strategi og regelverk for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer. KOMs forslag til direktiv inneholder bl.a. krav om nasjonale handlingsplaner, obligatorisk utbygging av et minimums antall lade-/fyllestasjoner for el og LNG, samt felles tekniske spesifikasjoner.

Komiteen hørte synspunkter fra industrirepresentanter, transportbrukere, samt lokale og regionale myndigheter. Det var bred enighet mellom deltakerne om behovet for pan-Europeiske løsninger for å kunne bryte olje-avhengigheten i transportsektoren. Parlamentarikerne understreket bl.a. betydningen av teknologinøytralitet, felles tekniske standarder, samt tiltak for å styrke etterspørsel og bevissthet blant forbrukerne. En del av deltakerne var bekymret for kostnader og finansieringsmuligheter for utbyggingen av infrastrukturen.

Rapportøren Carlo Fidanza (EPP,IT) vil legge fram utkast til rapport i TRANs møte 16. September. Fristen for endringsforslag er 1.oktober. Avstemning i TRAN vil etter planen foretas 14. November.

EP/TRAN: Transport-teknologisk strategi for bærekraftig mobilitet

TRAN vedtok 18.juni sin egen-initierte rapport for å fremme bærekraftige transport-teknologiske løsninger. Rapporten ført i pennen av Michael Cramer (De Grønne; DE) fikk bred oppslutning fra alle partigruppene. I rapporten pekes det bl.a. på behov for bedre «samkjøring» mellom FoU-programmer og EUs transport politikk. Bedre kunnskap om tiltak for optimalisering av dør-til-dør mobilitet og for effektivisering av næringslivets logistikkjeder, forutsetninger for økt bruk av kollektive transportmidler, samt økt støtte til SMB-foretak, er bl.a. temaene i rapporten. Rapporten kommer til avstemning i EP plenum i september. Rapporten ligger [her](#).

EP/TRAN: Kritiske merknader til Marco Polo programmet

Medlemmer i TRAN hadde mange kritiske merknader til Marco Polo programmets resultater og framtid under KOMs redegjørelse 9.juli. I følge KOM har programmet på en positiv måte oppmuntret til «modal shift» av gods fra vegtransport til mer bærekraftige transportløsninger, og resultert i betydelige besparelser i form av penger, CO2 utslipp og ulykker. Men komplekse prosedyrer og den økonomiske krisen har svekket omfanget av endringene.

Parlamentarikerne stilte spørsmål ved de kompliserte søknadsprosedyrene, og uttrykte bekymring for den lave utnyttelsen av EU-midlene som var stilt til rådighet. Det var også skepsis til om politikken med integrering av Marco Polo-tiltak inn i de nye TEN-T retningslinjene og finansieringsordningen CEF vil bli vellykket. Kommisjonens rapport ligger [her](#).

Høringer

Jernbaneforskning og innovasjon

Europakommisjonen inviterer berørte parter til å uttale seg om behov for forskning og innovasjon innen jernbanesektoren. Høringsfristen er 19. september. Høringsdokumentet finnes [her](#).

Reviderte statsstøtterepler for lufthavner og flyselskaper

Europakommisjonen ber om kommentarer til sitt forslag til revisjon av statsstøttereplene for lufthavner og flyselskaper. Høringsfristen er 25. september og nye retningslinjer skal komme tidlig i 2014. Les mer [her](#) og [her](#).

Reduksjon av støy fra jernbanen

Europakommisjonen har en åpen høring om tiltak for effektiv reduksjon av støy fra godstog. Høringen har frist 3. oktober. Mer informasjon på [høringssiden](#).

Kvalifikasjoner og periodisk trening for yrkessjåfører

Kommisjonen har gående en høring om direktiv 2003/59/EC «on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers» er tilfredsstillende eller om det bør forandres. Høringsfristen er 25. oktober. Mer informasjon på [høringssiden](#) [her](#).

Tilgang til multimodal trafikk- og reisedata

31. juli la Europakommisjonen ut en høring om tilgang til multimodal trafikk- og reisedata. Høringsfrist er 25. oktober. Mer informasjon på [høringssida](#).

Konferanser

Financial Times/ETNO Summit: **One single telecom market for Europe?** – 8.oktober i Brussel. Mer informasjon [her](#).

TEN-T Days 2013 – Connecting Europe avholdes i Tallinn, Estland 16-18.oktober. Mer info [her](#).

Clean Power for Transport-konferanse arrangeres i Brussel 21.oktober. Les mer [her](#).

Europakommisjonens **Logistics conference 2013** finner sted 7.-8. november i Brussel. Mer informasjon [her](#).

Europakommisjonens konferanse **Triggering ITS deployment** avholdes 2. desember i Brussel. Mer informasjon [her](#).

Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [A communicating, competitive continent](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Making the most of alternative energy to drive transport forward](#)

Kommissær for Konkurransen, Joaquin Almunia: [New state aid rules for airports and airlines](#)

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



SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med rådgiver [Marit Schweiker](#). I dette nummer har også studentpraktikant Emma-Lise Berghei Gårdvik bidratt.