

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 2 | 2014

Brussel, 26. mars



HOVEDSAKER	INNHold
• Maraton er i gang for å få slutført flest mulig merkesaker i transport- og telekom-sektoren før valget til nytt Europaparlament i slutten av mai. • Etter vellykkede triloger mellom Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen ventes formelle vedtak før sommerferien, bl.a. av nytt regelverk for kjøretøykontroll, støyrestriksjoner ved lufthavnene, utrulling av ladestasjoner for el-kjøretøyer og LNG, etablering av alarmsentraler for det automatiske nødansrop systemet eCall, samt reduserte kostnader ved utbygging av høyhastighets bredbånd. • Det virker som alle parter har utvist stor kompromissvilje; utgående Kommisjon er kanskje særlig mer fleksibel enn den ellers ville vært. Det kan imidlertid reises spørsmål om raske vedtak kan gå på bekostning av gode beslutninger. • Det er fortsatt en lang veg å gå for noen av de største, og mest kontroversielle sakene. Her trengs tid. Det gjelder bl.a. Rådets behandling av Jernbanepakke IV og revisjonen av Single European Sky lovgivningen (SES II+). EP har vedtatt sine innstillinger, mens Rådet ikke har startet behandlingen av de konkurransepolitiske spørsmålene i Jernbanepakken, og ikke synes å ville behandle SES II+ i det hele tatt fordi KOMs forslag oppfattes å være prematurt. Telekompakken er vedtatt i EP, mens Rådet neppe kommer til noen innstilling før til høsten. Flere medlemsstater er sterkt kritiske. • Også EP sliter med å nå enighet om enkelte saker. Den såkalte havnepakken er overlatt til behandling i det nye parlamentet til høsten, og det kontroversielle spørsmålet om å tillate modulvogntog i nabolandstrafikk er sendt tilbake til Kommisjonen for en omfattende vurdering. Inntil videre gjelder derfor nåværende direktiv på dette punktet med de muligheter det åpner for.	Infrastruktur og nettverk Reduserte kostnader ved utbygging av bredbånd TEN-T-koordinatorer utnevnt Telekom og post Telekompakken vedtatt i EP Styringen av Internett Elektronisk identifisering Universal ladere Vegtransport Kjøretøykontroll regler vedtatt Regler for modulvogntog utsatt Tidsfrist for eCall nødsentral Jernbane Jernbanepakke IV vedtatt i EP Enighet om ERA Shift2Rail-programmet vedtatt Luftfart Single European Sky II+ i EP Passasjerrettigheter snart i havn Støyregler vedtatt Kollektivtransport Retningslinjene for kjøp av buss- og banetjenester Havn og sjø Havnepakken utsettes i EP Transport&Miljø Enighet om infrastruktur for alternative drivstoffer Avviste enighet om ETS- luftfart Skjerpede krav til CO2-utslipp Strengere regler for støy Høringer Taler

Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

EP/ITRE: Reduserte kostnader ved utbygging av høyhastighets bredbånd

18. mars godkjente ITRE den uformelle trilog-avtalen med Rådet angående tiltak som skal fremme investeringer i utbygging av høyhastighetsbredbånd og redusere kostnadene. Gjennom bedre tilrettelegging for at bredbåndsforetak kan dele planer og kostnader med infrastrukturholdere i andre sektorer (elektrisitet, transport, gass, kloakk) skal det kunne bli billigere å rulle ut infrastrukturen. Tiltaket forventes særlig å lette utbyggingen i grisgrendte strøk, og vil kunne redusere behovet for direkte offentlige investeringer i bredbånd. Det er grunn til å tro at formelt vedtak vil kunne skje før sommeren. Teksten skal stemmes over i Europaparlamentet i april, og deretter behandles i Rådet. Pressemelding om kompromisset ligger [her](#).

KOM: TEN-T-koordinatorer utnevnt

Europakommisjonen har utnevnt 11 koordinatorene for det planlagte transeuropeiske transportnettverket, TEN-T. I gruppen finner man blant annet tidligere president i Europaparlamentet Pat Cox, som har ansvaret for å fremme effektiv, samordnet utbygging av korridoren Skandinavia - Middelhavet, og nåværende leder av Europaparlamentets transportkomite Brian Simpson, som skal koordinere utbyggingen av «Motorways of the Sea». Dette er viktige korridorer for Norge. Koordinatorene skal forenkle arbeidet med implementeringen av TEN-T retningslinjene fram mot 20230, og de skal fungere som mellomledd mellom de ulike aktørene som er involvert. Visepresident og kommisær for transport Siim Kallas, uttalte at utnevnelsen av disse koordinatorene markerer et framskritt i arbeidet med utbyggingen av transportnettverket, og at koordinatorene vil spille en meget viktig rolle. Lenke til kommisjonens pressemelding ligger [her](#).

Telekommunikasjon og post

EP/ITRE: Innstilling om Telekom-pakken vedtatt

Roaming påslagene skal være fjernet innen desember 2015; ingen Internett tilbydere skal kunne blokkere eller senke hastigheten på konkurrenters Internet-tjenester, og det skal bli enklere å kjøpe/selge eller lease radiofrekvens-rettigheter. Slike rettigheter bør ha en varighet på minst 25 år. Dette er hovedpunkter i innstillingen om Telekom-pakken som ble vedtatt i Europaparlamentets næringskomité (ITRE) 18. mars. Saken kommer til avstemming i plenum i april. Pressemeldingen fra ITRE ligger [her](#).

Visepresident og europakommisær for [Den Digitale Agenda](#) Neelie Kroes er godt fornøyd med resultatet. Hun uttalte at man nå er kommet ett skritt videre i sikring av «*a dynamic, healthy, competitive telecoms sector, fit to face the future*», og la i sin kommentar særlig vekt på fjerningen av roaming påslaget. Kroes' kommentar ligger [her](#).

Det synes likevel å være langt fram til et endelig vedtak: Rådets Telekom-arbeidsgruppe har så smått begynt gjennomgangen av forslagets enkelt elementer. Det blir neppe mer enn en framdriftsrapport til Rådsmøtet 5.juni. Videre framdrift i annet halvår, under italiensk EU-formannskap, er usikker siden mange og sentrale land, som Tyskland og Frankrike, synes å være kritisk til store deler av pakken. Det hevdes at KOMs forslag er for dårlig gjennomarbeidet, og at gjeldende rammeverk må få mer tid til å bli praktisert før nye reformer innføres. KOMs antakelse om «*final agreement of the Regulation by end of 2014*» kan således virke vel optimistisk.

Rådet: Fortsatt multistakeholder modell for styringen av Internett

Styrking av Internetts globale sikkerhet og stabilitet skal fortsatt være EUs grunnleggende forutsetning for ethvert forslag om endringer i modellen for styring av Internett. Det kom tydelig fram da Rådets generalsekretariat 10. mars la fram forslag til prioriteringer som medlemsstatene og KOM bør fremme på den kommende globale konferansen om Internett i Sao Paulo, Brasil, 23. og 24.april. I tillegg til mer teknisk-organisatoriske spørsmål, foreslås også posisjoner som i en global sammenheng vil kunne skape politisk diskusjon. Det har fra ulikt hold vært fremmet ideer om å samle styringen av Internett i større grad under en FN paraply. Rådssekretariatet oppfordrer imidlertid medlemsstatene og KOM til på nytt å bekrefte sin oppslutning om en «multistakeholder» styringsmodell. Modellen skal styrkes ved å gjøre aktører og prosesser mer inkluderende, gjennomsliktige og ansvarlige. Det foreslås også at man skal forsterke økonomisk/tekniske bistandsprogrammer in «support of media development and freedom of expression». Dette er grunnleggende verdier for pluralistiske demokratier, men som man stadig oftere ser blir utfordret rundt omkring i verden. Utkastet til posisjoner bygger på KOMs melding (KOM 2014/72) om EUs rolle i utformingen av den framtidige styringen av internett. Meldingen ligger [her](#). Lenke til konferansen finnes [her](#).

EP/ITRE: Godkjenning av forordning om elektronisk identifikasjon

Parlamentets næringskomite ITRE godkjente 18.mars trilog-kompromisset om forordningen om elektronisk identifikasjon og «trust services». Medlemsstatene (EU-ambassadørene i COREPER) gjorde det samme 28. februar. Forordningen skal gjøre det lettere å identifisere seg på en trygg og pålitelig måte ved elektroniske transaksjoner i det indre markedet. Reglene gjelder kun grensekryssende aspekter ved elektronisk identifikasjon, og utstedelse av metoder for e-identifikasjon forblir en nasjonal oppgave. Fra og med 1. juli 2015 vil EUs medlemsland kunne godkjenne hverandres nasjonale elektroniske identifiseringssystemer, mens en obligatorisk gjensidig godkjenningsordning trer i kraft i 2018. KOM la fram sitt forslag i juni 2012, og behandlingsprosessen har tatt lang tid på grunn av mange tekniske, juridiske og politiske utfordringer. Pressemeldingen fra Rådet 28.februar gir nærmere informasjon om forordningen og kan leses [her](#).

EP: Universal ladere

Med overveldende flertall (550 mot 12) godkjente Europaparlamentet 13.mars endringer i [radioutstyrsdirektivet](#): Blant annet er det foretatt endringer som skal sikre at radio-bølger som brukes i ulike typer utstyr, for eksempel for åpne garasjeporter, ikke skal kunne forstyrre for eksempel medisinsk utstyr, på grunn av for dårlig kalibrering. Endringene som åpner for utvikling av felles mobilladere har fått størst oppmerksomhet. Politikerne understreket at denne justeringen av direktivet tvinge utstyrsprodusenter til å lage universal ladere for mobil-telefoner, fotoapparater, pc'er og annet elektronisk utstyr. De siste årene har man sett en enorm vekst både av mobiltelefoner og teknisk utstyr, og universal ladere vil gjøre det enklere for forbrukerne uttalte visepresident og DA-kommissær Neelie Kroes. Teksten fra Europaparlamentet ligger [her](#). Pressemelding med kommentar fra Industrikommissær Tajani ligger [her](#).

Vegtransport

EP: Nye regler for teknisk kjøretøykontroll

I sin plenums sesjon i Strasbourg 11. mars, vedtok Europaparlamentet nye regler når det gjelder teknisk kontroll av kjøretøy. De nye reglene er utformet etter trilog-enighet med Rådet, som formelt vedtok de tre elementene i Kjøretøykontrollpakken den 24. mars. Reglene gjelder for biler, lastebiler, trailere og større motorsykler, og skal være fullt ut implementert i medlemsstatene i løpet av fire år. Hyppigheten av den tekniske kjøretøykontrollen vil forbli den samme. I motsetning til KOMs forslag blir det ingen innstramming av reglene for personbiler og varebiler. Det vil iverksettes tiltak mot forfalskning av kilometertelleren, og det skal også bli

lettere å avsløre dette. Per dags dato har 5-10 % av bilene i EU vært utsatt for fusk med kilometertelleren. Vegkantkontrollen av yrkeskjøretøyer skal forsterkes, og i større grad baseres på risikoanalyser. Denne kontrollen er et viktig virkemiddel for å sikre tilfredsstillende teknisk og sosial standard på den omfattende nasjonale og internasjonale godstransporten på veg. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Parlamentet, og [her](#) pressemeldingen fra Rådet.

EP/TRAN: Modulvogntog tatt ut av revidert direktiv

Avgjørelsen angående å åpne for bruk av modulvogntog i Europa blir utsatt. 18. mars stemte Europaparlamentets transportkomité over innstillingen til revisjon av direktivet om kjøretøyers vektor og dimensjoner, men tok KOMs forslag om bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk ut av direktivet. Parlamentarikerne ber KOM om å legge fram en «proper impact assesment» og med tilbakerapportering i 2016. Vurderingen skal fokusere på hvilke effekter grensekryssende trafikk med modulvogntog vil kunne få på jernbanens konkurranseevne, miljø, sikkerhet, vegholdskostnader og «modal shift». Deretter kan KOM eventuelt fremme et lovforslag. I det reviderte direktivet 96/53 ble max lengde økt med 15 cm for kjøretøyer som transporterer 45-fots containere som inngår i kombinert transport innenfor av distanse på 150 km. Næringsorganisasjoner ber om at distansen økes til 300 km slik KOM foreslo. TRANs innstilling behandles i plenum 13. april. Den europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen [ETSC](#) støtter TRANs vedtak når det gjelder modulvogntog, og er særlig tilfreds med endringene i reglene for utforming av førerhytte og andre aerodynamiske justeringer som vil styrke trafikksikkerheten og redusere utslippene. Pressemeldingen fra EP/TRAN ligger [her](#) og kommentaren fra ETSC ligger [her](#).

Trilog: Enighet om stram tidsfrist for eCall-nødsentral

19. mars ble Rådet og Parlamentet enige om etableringen av alarmsentralene i det såkalte eCall systemet. Sentralene skal motta automatisk utløste nød anrop fra kjøretøyer ved ulykker o.l. Alle nye kjøretøyer skal som en del av typegodkjenningen ha installert automatiske sendere. Medlemsstatene må ha den nødvendige infrastrukturen på plass før systemet kan settes i verk, og fristen er satt til 1. oktober 2017. Det er forventet at eCall systemet vil effektivisere responstiden med opptil 40 % i urbane områder og 50 % i griseendte strøk, samt redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Dersom en bil utstyrt med eCall er involvert i en trafikkulykke i Europa sender systemet en automatisk nødmelding til nærmeste nødsentral over et mobilt trådløst nettverk, samt detaljer om ulykkestidspunkt, sted, registreringsnummer og kjøretøyets retning. Forslaget må nå formelt godkjennes av parlamentet i april. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet og [her](#) kan du lese mer om eCall.

Jernbane

EP: Jernbanepakke IV vedtatt. KOM sterkt misfornøyd

26. februar vedtok Europaparlamentet sin innstilling om Jernbanepakke IV. De fleste er fornøyd med den «tekniske pilaren», mens KOM er sterkt misfornøyd med den konkurransepolitiske delen. KOM mener at endringene EP har foretatt vil begrense konkurransen i sektoren – og ikke styrke jernbanens attraktivitet i persontransportmarkedet. Endelig vedtak blir neppe før i 2015 siden Rådet fortsatt arbeider med det tekniske regelverket, og ikke har startet behandlingen av de konkurransepolitiske spørsmålene.

Etter mye lobbyarbeid fra ulikt hold til det aller siste, ble EPs vedtak på flere punkter modifisert i forhold til transportkomiteens forslag til innstilling. Bl.a. får integrerte jernbaneselskaper betydelig fleksibilitet i håndteringen av skillet mellom infrastruktur og togdrift, og medlemsstatene kan fortsatt gi direkte tildelinger av tjenestekontrakter riktignok med krav om begrunnelse. Pressemeldingen fra EP ligger [her](#).

KOM er meget skuffet over EPs vedtak som den mener vil begrense konkurransen i jernbanesektoren. Det pekes på at krav om anbud ved tildeling av offentlige tjenestekontrakter er forskjøvet fra 2019 til 2023 og med viktige unntak. Etter KOMs vurdering vil endringene vedtatt av EP heller ikke sikre en uavhengig infrastrukturforvaltning og finansiell transparens i integrerte togselskaper. Dette er viktig for å sikre lik og ikke-diskriminerende adgang til sporet. Vise-president Kallas' skuffelse kommer klart fram i følgende uttalelse: "This is not the strong signal that European rail needs and expects to increase its attractiveness. While the EP opens the way for reducing technical obstacles, today's plenary vote is yet another demonstration of the tenacity of the vested national interests that proved more appealing to MEPs than the balanced and well-reasoned compromises reached in December by the Transport and Tourism Committee(TRAN). KOMs pressemelding ligger [her](#).

Blant «stakeholders» er Community of European Railways, som har vært meget aktive i lobbyarbeidet på vegne av store aktører som Deutsche Bahn, svært fornøyd med utfallet. Pressemeldingen fra CER ligger [her](#).

De partipolitiske gruppenes kommentarer etter avstemningen legger vekt på ganske forskjellige ting. Den kristelig-demokratiske gruppen EPP hadde en generell (og lite entusiastisk) kommentar med fokus på fjerning av kostbare tekniske barrierer. Gruppen har hatt saksordføreren på forslaget til forordning om markedsåpning og bruk av anbud ved offentlig kjøp av tog tjenester. Teksten er blitt kraftig nedskalert i forhold til KOMs forslag. Pressemeldingen fra EPP ligger [her](#).

Den liberale ALDE-gruppen mener at avstemningen var «ett skritt fram, og to tilbake». ALDE beklager at noen av KOMs forslag ble sterkt utvannet på grunn av «vested (national) interests». Særlig er gruppen misfornøyd med at flertallet ga etter for press for å hindre reell konkurranse i innenlands persontransport. ALDE er imidlertid fornøyd med regelverkene i den tekniske pilaren, men stiller spørsmål om hva man skal med europeiske fellesløsninger, dersom markedet ikke er åpent for konkurranse. Pressemeldingen fra ALDE ligger [her](#).

De Grønne er fornøyd med utfallet når det gjelder den tekniske pilaren, særlig vedtaket av det nye sikkerhetsdirektivet og en europeisk godkjenningsordning for rullende materiell. Pressemeldingen fra De Grønne ligger [her](#).

Parlamentarikerne har under sluttbehandlingen i EP plenum blitt satt under et meget kraftig press fra ulike nasjonale interesser når det gjelder deregulering av markedet og organiseringen av de nasjonale togselskapene. Det er liten grunn til å tro medlemstatene i Rådet vil komme til radikalt andre løsninger enn det EP nå har vedtatt. Endelige vedtak vil neppe kunne fattes før i 2015 siden Rådet fortsatt ikke har slutført den tekniske pilaren og ikke startet behandlingen av de konkurransepolitiske spørsmålene.

Rådet: Enighet om det europeiske jernbanetilsynet ERA

Under Transportrådets møte 14. mars ble det enighet om en generell tilnærming (general approach) angående ERAs nye rolle og ansvarsområder. ERA skal spille en sterkere rolle i forhold til utstedelsen av sikkerhetssertifikater og godkjenning av tog materiell. På møtet kom det også klart frem at medlemsstatene ønsker en klar ansvarsfordeling mellom nasjonale myndigheter og ERA, og man ønsker ikke at ERA skal kunne overprøve nasjonale myndigheter. For å imøtekomme denne utfordringen vil det bli satt opp et todelt system for godkjenning av jernbanemateriell og utstedelse av sikkerhetssertifikater til togselskapene. Kompromisset innebærer også at aktører som bruker materiell som kun anvendes innenlands kan velge om de vil henvende seg til ERA eller nasjonale myndigheter. Gjennom inspeksjoner vil ERA følge nøye

med på hvordan nasjonale myndigheter utfører sine oppgaver. Det vil bli opprettet et klageapparat, der enkeltindivider eller andre aktører vil ha mulighet til å klage på avgjørelser fattet av ERA. Lenke til Rådets innstilling ligger [her](#).

Rådet: Positivt vedtak av Shift2Rail-programmet

FoU-programmet [Shift2Rail](#) er et offentlig-privat partnerskap for utvikling av nytt moderne jernbanemateriell. Programmet skal understøtte Jernbanepakke IV. Rådet vedtok en positiv innstilling til programmet i Rådsmøte 14. mars, og 18. mars uttalte EPs næringskomite ITRE seg positivt om initiativet. Det er foretatt endringer som gjør at konsortier av mindre jernbaneaktører kan bli med i programmet. Det har vært frykt for at programmet vil bli fullstendig dominert av et fåtall store produsenter av jernbanemateriell. Totalt har programmet en økonomisk ramme på ca. 1 milliard euro, hvorav 450 millioner euro fra EUs budsjett. Programmet forventes startet i begynnelsen av 2015. Lenke til Rådsvedtaket ligger [her](#).

Luftfart

EP: Innstillingen Single European Sky II+ vedtatt

Europakommisjonens forslag til oppdatering av Single European Sky-lovgivningen fikk - med endringer - tilslutning under avstemningen i Europaparlamentet plenum 12.mars. I følge parlamentet vil [Single European Sky II+](#) (SES II) bidra til mer fart i reformene i europeisk lufttrafikkontroll. Det legges opp til en mer samordnet luftromsforvaltning og mindre fragmentering. Selv om parlamentet krever en Impact Assessment innen 2016 før støttefunksjoner (som meteorologitjenester) konkurranseutsattes, slutter Parlamentet seg til kommisjonens forslag om utskillelse av støttefunksjonene fra selve luftromskontrollen. Dette har vært og er et stort stridsspørsmål hvor de fagorganiserte har kjempet mot en slik «unbundling». Transportarbeiderføderasjonen ETF beklager vedtaket i Parlamentet, som den mener ikke tar hensyn til nasjonale forhold og ikke tar nok hensyn til sikkerhetsmessige spørsmål. Parlamentets pressemelding ligger [her](#). Pressemeldingen fra ETF ligger [her](#).

Det synes langt fram til noe endelig vedtak kan treffes om SES II+ siden saken ikke står på Rådets agenda. Medlemsstatene har gitt klart uttrykk for at de mener det er prematurt å vedta ny lovgivning, siden man fortsatt ikke har gjennomført den opprinnelige SES-lovgivningen. Nyvalg til parlamentet i mai og ny Kommisjon til høsten kan sette nye premisser for arbeidet med SES II+.

Trilog: Nærmer seg enighet om passasjerrettigheter

Det pågår intense uformelle forhandlinger om den reviderte forordningen om rettigheter for flypassasjerer mellom EP, Rådet og KOM. Det ventes at forhandlingene kan sluttføres før Europaparlamentet oppløses for nyvalg i mai. EPs innstilling, vedtatt i plenum 5.februar, går langt i å styrke passasjerenes rettigheter bl.a. mht til bedre informasjon, raskere klagebehandling, og økt økonomisk kompensasjon ved forsinkelser/kanselleringer. EP går også inn for at flyselskapene skal etablere et garantifond i tilfelle konkurs. EPs innstilling ligger [her](#) og pressemeldingen [her](#). For å spare tid har Rådet ikke vedtatt en formell General Approach, men det skal være enighet om hovedtrekkene. På dette grunnlaget forhandler formannskapet med EP og KOM med sikte på enighet i 1.lesning. Det synes klart at medlemsstatene legger større vekt på flyselskapenes kostnader og konkurransesituasjon. En sitter bl.a. med inntrykk av at EPs forslag om et eget garantifond neppe vil bli godtatt. Derimot synes det å være bred enighet om klargjøring av reglene. Framdriftsrapporten fra desember i fjor ligger [her](#).

Regelverket for støyrestriksjoner vedtatt

Rådet vedtok 24.mars formelt de nye reglene for fastsetting av tiltak for å begrense flystøy ved store lufthavner (mer enn 50 000 flybevegelser pr år). Forordningen harmoniserer prosedyrene («balanced approach») som lokale myndigheter skal følge for å begrense støy, særlig om natten. Kommisjonen (KOM) skal informeres om tiltakene, og kan kommentere dem. Men KOM kan ikke overprøve vedtakene slik KOM opprinnelig foreslo. Forordningen forventes formelt godkjent i Europaparlamentet i april. De nye reglene skal anvendes to år etter at de er publisert i Official Journal. Støy-forordningen inngår i den såkalte Lufthavnpakken. Behandlingen av de to andre lovforslagene i pakken om fordeling av slots og bakkehåndtering, har stoppet opp i Rådet. Pressemeldingen fra Rådet ligger [her](#).

Kollektiv transport

KOM: Klargjøring av retningslinjene for kjøp av buss- og banetjenester

Med sikte på klargjøring av hvordan reglene skal forstås, publiserte Kommisjonen 21. mars en veiledning om reglene i Forordning 1370/2009 om det offentlige kjøp av buss og banetjenester. Reglene har eksistert siden 2009, men blitt praktisert på ulik måte blant medlemsstatene. KOMs presiseringer omfatter bl.a. definisjon av offentlig tjenesteforpliktelse, varigheten av tjenestekontrakten, forutsetninger for bruk av direkte tildelinger vs utlysning av anbud, avtaler med underleverandører, sosiale forpliktelser ved skifte av leverandør, og økonomisk kompensasjon. Klargjøringene skal sikre at det ikke oppstår konkurransevridning og at samfunnets penger blir brukt mest mulig effektivt. Reform av forordning 1370 inngår også i Jernbanepakke IV, og KOM uttaler at man har søkt å harmonisere veiledningen med forslagene i Jernbanepakken. Det er imidlertid grunn til å tro at sluttresultatet av behandlingen av jernbanereformene vil kunne avvike fra KOMs fortolkning – og således kunne medføre behov for nye veiledninger. Pressemeldingen fra KOM med FAQ ligger [her](#).

Havn og sjø

EP/TRAN: Skyver havnepakken til nytt Parlament

På møtet i TRAN mandag 17. mars ble det besluttet å utsette avstemningen om den såkalte havnepakken til det neste Parlament er på plass etter nyvalget i mai. Europaparlamentarikerne er splittet i sine syn på å åpne havnemarkedet for fri konkurranse, og uenige om hvilke type tjenester som skal inkluderes. Saksordføreren Knut Fleckenstein forklarte at utsettelsen skyldes en kombinasjon av kompleksiteten i pakken, den korte tidsrammen og den pågående revisjonen av EUs statsstøtteregelverk. Leder i transportkomiteen Brian Simpson støttet Fleckensteins utsagn og hevdet pakken manglet substans, og at utsettelsen gir Kommisjonen en mulighet til å trekke tilbake hele pakken. Kommisjonen avviser imidlertid dette, og håper en god tekst fra Rådet kan legge grunnlaget for avtale med det nye Parlamentet. Det nye Europaparlamentet står imidlertid fritt til om å bestemme om og på hvilken måte den vil behandle KOMs forslag. Rådsarbeidsgruppen har startet gjennomgangen av KOMs forslag. Siden spørsmålet også har vært tatt opp av Norge, er det mye som tyder på at losing vil bli tatt ut av virkeområdet. En framdriftsrapport forventes lagt fram på Rådsmøtet i juni. Rapportørens utkast til innstilling ligger [her](#).

Transport & Miljø

Trilog: Enighet om infrastruktur for alternative drivstoffer

Uformell enighet om utrulling av infrastruktur for alternative drivstoffer (el, gass, hydrogen). Ingen bindende krav på EU-nivå. Det meste blir opp til medlemsstatene. Det ble klart 20. mars da Europaparlamentets og Rådets forhandlere inngikk en uformell avtale om det såkalte Clean

Power-direktivet. Hensikten med direktivet er å bryte Unionens sterke oljeavhengighet, og fjerne den onde sirkelen med investorer som ikke investerer i alternativer til bensin og diesel på grunn av liten etterspørsel, og forbrukere som ikke legger om på grunn av mangel på tilbud.

Et resultat av forhandlingene er at det ikke blir bindende krav på EU-nivå slik KOM hadde foreslått, men medlemsstatene må utarbeide nasjonale planer med antall ladestasjoner for el-kjøretøyer og infrastruktur for LNG/CNG og hydrogen for biler og skip. Planene skal sendes til KOM for kommentar. Måltallene vil bli differensiert etter hva slags rent drivstoff det er snakk om; og det vil være forskjellige tidshorisonter. Eksempelvis skal måltallene for antall el og CNG-stasjoner (i hovedsak byområder) være oppfylt i 2020, mens LNG-tilbudet for skip i TEN-T havner skal være på plass i 2025. Avtalen forventes godkjent i Rådet og i EP før Parlamentet oppløses i midten av april. Pressemeldingen fra TRAN ligger [her](#). EU-landenes ambassadører godtok avtalen 26.mars; pressemeldingen ligger [her](#).

EP/ENVI: Avviste enighet om ETS-luftfart – men vedtas i plenum?

19. mars avviste miljøkomiteen i parlamentet (ENVI) kompromisset om luftfartens inkludering EUs kvotehandelsystem for utslipp av klimagasser ([Emissions Trading System \(ETS\)](#)) forhandlet frem mellom Rådet og Parlamentet den 4.mars. Kompromisset går i korthet ut på at KOMs forslag til en regional modell vrakes, og det såkalte «stop-the-clock» regimet forlenges til 2016. Dette vil gi EU mulighet til å reforhandle sin politikk (eventuelt gå tilbake til «full scope») avhengig av framdriften i ICAOs arbeid med en global markedsbasert mekanisme for kvotehandel hvor fristen er satt til 2016.

ENVI mente avtalen svekker Kommisjonen og at kompromiss-avtalen var preget av press fra USA, Kina, Russland og India. Talsmann for organisasjonen [Transport&Environment](#) uttalte at avtalen vil ha undergrave ETS systemet, og at en avisning var det eneste riktige. Endelig avgjørelse vil bli tatt i plenum i Europaparlamentet i april. Her står kampen mellom nærings- og miljøinteresser. Observatører regner med at kompromisset vil bli vedtatt i plenum. De færreste vil risikere en handelskrig med viktige tredjeland – som kan bli resultatet dersom også tredjelands flyselskaper blir pålagt å betale karbonskatt selv om det kun gjelder over EUs territorium.

Rådet: Strengere regler for støy fra kjøretøyer

20. februar vedtok Rådet et nytt direktiv som innfører strengere regler for støy fra kjøretøyer, og har med dette formalisert avtalen som ble inngått med Parlamentet 6. november 2013. Formålet med direktivet er å redusere støynivået fra nye biler med 2.6 dB gjennom en tredelt prosess fordelt på 15 år. Direktivet innebærer at EUs medlemstater må igangsette undersøkelser omkring kvaliteten på veinettet, og bilprodusenter blir nødt til å dokumentere bilenes støy nivå, på samme måte som de må dokumentere CO2-utslippet. Direktivet vil tre i kraft etter det har blitt publisert i EU-Tidende, og vil gjelde fra 1. juli 2016.

Høringer

A funding scheme supporting sustainable and efficient freight transport services

Høringen reiser spørsmål om hvordan målsettingene i Marco Polo-programmet kan videreføres i et annet finansielt format. Frist for uttalelse er 2.april. Høringsdokumentet ligger [her](#).

Draft BEREC Report on Monitoring quality of Internet access services in the context of net neutrality

Telekom-byrået [BEREC](#) lanserer en offentlig høring omkring nettnøytralitet. Frist for uttalelse er 28. april. Høringsdokumentet ligger [her](#).

Taler

Visepresident og Kommissær for Digital Agenda, Neelie Kroes:

[Securing our Digital Economy](#), Hannover 10.03.14.

[Want to build tomorrow's Internet?](#) Athen, 18.03.14

[The Data gold rush](#), Athen 19.03.14.

Visepresident og Kommissær for Transport, Siim Kallas:

[Aviation in Europe. Contributor to growth and competitiveness?](#) Brussel 06.03.14.

[Europe's urban environment: using transport to make our cities work](#), Brussel 13.03.2014

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



SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med lokal samferdselsrådgiver Aslaug Røhne
Aslaug.rohne@mfa.no + 32 2 238 74 51.