

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 3 | 2014

Brussel, 14.mai



HOVEDSAKER	INNHold
<ul style="list-style-type: none"> • Uakseptable forhold i det europeiske vegtransportmarkedet får økende politisk oppmerksomhet. Men splittelse dels i synet på virkeligheten, dels i synet på vegen videre, vanskeliggjør arbeidet med å skape mer ordnede forhold. Østlige medlemsstater deler ikke de vestlige EU-landenes og transportnæringsers sterke bekymring for konkurransevridning og sosial dumping. KOM på sin side peker på behov for mer effektiv og ensartet håndheving, og ønsker på sikt ytterligere liberalisering av kabotasjereglene. • Etablering av et vegtransportbyrå på linje med de som finnes i de andre transport grenene ligger fram i tid. Men forslaget fra Frankrike synes å ha bli positivt mottatt både av medlemsland og Kommisjonen. Hensikten vil være å sikre ensartet håndheving av regelverket i EØS. Det blir her viktig for Norge å være aktivt med i et eventuelt utredningsarbeid for å sikre våre interesser. • Det er behov for å harmonisere Rådets innstillinger til Jernbanepakke IVs tekniske pilar. Eksempelvis er det ingen bestemmelse om at ERA skal kunne annullere godkjenning av togmateriell i samtrafikkdirektivet, mens dette er med i sikkerhetsdirektivet. Det ville være absurd om ERA skulle kunne trekke tilbake sikkerhetsgodkjenning av togselskaper, men ikke av togmateriell. Harmoniseringsarbeidet har vist seg tidkrevende, men det ligger nå an til politisk enighet om den tekniske pilaren på Rådsmøtet i juni. Dette kan legge grunnlag for forhandlinger med EP om det tekniske regelverket uavhengig av framdriften i behandlingen av de politiske delene av Jernbanepakken. • Europaparlamentet har vedtatt sin innstilling om den nye Telekom-forordningen, og går bl.a. inn for avvikling av roaming, bedre samordning av radio frekvenser og sterkere beskyttelse av nettnøytralitet. Det påtroppende italienske formannskapet har signalisert støtte til EPs innstilling, mens toneangivende medlemsland har uttrykt sterk skepsis til deler av EPs innstilling. Enighet i Rådet vil ta tid. 	<p>Planer og resultater Transport Scoreboard Kallas skuffet over utviklingen</p> <p>Telekom og post Telekompakken vedtatt i EP DLD kjent ugyldig Reduserte bredbåndskostnader Flersidig styring av Internett</p> <p>Vegtransport Vekter og dimensjoner Kamp mot kabotasje-misbruk «Postkasse»-selskaper ulovlig Forslag om vegtransportbyrå Mer ensartet håndheving Rettslig grunnlag for ts-direktiv Færre trafikkulykker Alarmsentraler for eCall</p> <p>Jernbane Teknisk pilar i Rådet</p> <p>Luftfart Interim ETS til 2016 Støyprosedyrer vedtatt Traktatbrudd FABEC Regler for sivile droner</p> <p>Kollektivtransport Blandede erfaringer</p> <p>Havn og sjø Kystsoneplanlegging Maritim kabotasje</p> <p>Transport&Miljø Alternative drivstoffer El-biler. Norge på topp</p> <p>Høringer Konferanser Taler</p>

Planer og resultater

KOM: Presenterer «EU Transport Scoreboard»

Europakommisjonen (KOM) presenterte nylig sin første «EU Transport Scoreboard». Den elektroniske “resultattavlen” sammenligner medlemsstatenes prestasjoner på 22 transportrelaterte indikatorer innenfor følgende 8 kategorier: markedsadgang, infrastruktur, miljø/utslipp, sikkerhet (safety), logistikk, forskning og utvikling, notifikasjon av EU-direktiver, samt brudd på EU-lovgivning. Tavlen viser de fem beste og de fem svakeste medlemsstatene. Hensikten med resultattavlen er - med visepresident Kallas’ ord - å gi medlemsstatene «*a fantastic tool that shows visually where we stand in making our transport systems more efficient, more customer-friendly, safer and cleaner. It can of course only offer a snapshot, but it gives us and the Member States a point of reference and a source of inspiration for our work together*». Verktøyet bygger på data fra bl.a. Eurostat, EUs miljøbyrå, Verdensbanken, World Economic Forum og OECD. KOM legger opp til kontinuerlige forbedringer slik at resultatene blir mest mulig sammenlignbare, pålitelige og anvendbare. Første utgaven av EU Transport Scoreboard ligger [her](#). Pressemeldingen ligger [her](#).

Kallas: Skuffet over utviklingen av det indre transportmarkedet

Det går mot slutten av mandatperioden for visepresident og kommissær for transport Siim Kallas. På åpningen av «Transport Business Summit» i Brussel 27. mars uttalte han at utviklingen av det indre transportmarkedet har vært skuffende og pekte på både fysiske og politiske hindringer for utviklingen av et felles transportmarked. Han omtalte jernbanen som ineffektiv og kritiserte mangelen på dynamikk i havnesektoren. I følge Kommissæren møter gode europeiske ideer ofte sterk nasjonal motstand noe som fører til at ideene blir undergravd eller glemt – og dermed svekker fullføringen av det indre markedet. I Europa i dag er det for mange mennesker som betrakter markedsøkonomi som et problem, heller enn en løsning, noe som har ført til høyere arbeidsledighet og svak konkurransevne i forhold til utviklingen i andre deler av verden, hevdet Kallas. Politiske, nasjonale og private interesser må legges til side, og etablerte prinsipper for det indre markedet, investeringer i integrerte transportnettverk, redusert oljeavhengighet, støtte til forskning, europeisk standardisering, og forurenser-betaler-prinsippet må respekteres, uttalte Kallas. [Her](#) kan du lese talen.

Telekommunikasjoner og post

EP: Innstilling om Telekom-pakken vedtatt

3. april voterte Europaparlamentet (EP) over forslaget til Connected Continent-forordningen, også kalt Telecom Single Market. EP vedtok bl.a. avskaffelse av roaming, og en sterkere lovbeskyttelse av nettnøytralitet og spesialiserte tjenester. Fra og med 15. desember 2015 skal roaming kostnader på samtaler, SMS og datatrafikk i EU-området oppheves. Vedtaket blir sett på som en seier for europeiske forbrukere og et viktig skritt i arbeidet med fullføring av det indre telekom-markedet. Telekom-operatørene har imidlertid pekt på negative virkninger for investeringer i bedre tjenester.

Kommisjonens forslag om bedre samordning av radio frekvenser støttes av EP, mens KOMs forslag om nye «europeiske» tjenester (virtual access services) og «single EU authorisation» avvises. EP foretok ellers en vesentlig forsterkning av bestemmelsene om åpent internett, og en klarere definisjon av nettnøytralitet og spesialiserte tjenester. Spesialiserte tjenester må ikke redusere kvaliteten på de ordinære nett-tjenestene, og dersom det er volumbegrensninger for nedlastning skal brukeren ha rett til å få overført ubrukt volum til neste periode. Kommissær for den Digitale Agenda Neelie Kroes advarte i forkant av stemmegivningen mot en del av forslagene om nettnøytralitet og spesialiserte tjenester.

Nettnøytralitet står sentralt også i Rådets behandling av Telekompakken. Det synes som om medlemsstatene ikke vil være med på så strenge nettnøytralitetsregler som EP har lagt opp til. Generelt virker det som medlemsstatene mener at deler av pakken er for kompleks og for svakt utredet. Medlemsstatenes reaksjoner synes i betydelig grad å gjenspeile operatørens bekymringer. Det forventes at det greske formannskapet vil legge fram en statusrapport på Rådsmøtet i juni, mens det blir det italienske formannskapets utfordring å skape enighet i Rådet i annet halvår. Dette blir ingen enkel sak siden det påtroppende formannskapet i pressen har signalisert støtte til EPs innstilling på viktige punkter, mens toneangivende medlemsstater er sterkt skeptiske. [Her](#) finner du pressemeldingen fra EP. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Kommisjonen. [Her](#) kan du lese om Connected Continent.

EU domstolen: Datalagringsdirektivet er ugyldig

8. april erklærte [EU-domstolen](#) (ECJ) EUs datalagringsdirektiv fra 2006 for ugyldig. Domstolen mener direktivet innebærer et for omfattende og alvorlig inngrep i den grunnleggende respekten for privatlivet og ivaretagelse av fundamentale rettigheter, og at det bryter med forholdsmessighetsprinsippet. I følge domstolen er det ikke nok at denne type «safeguards» i direktivet er overlatt nasjonal lovgivning; de må også beskyttes i selve direktivet. I følge direktivet kan tele-operatører lagre informasjon knyttet til enkeltindividers databruk som for eksempel detaljene i en mail (mottaker, avsender, tidspunkt, sted) eller en telefonsamtale mellom 6 måneder og 2 år, med det formål å bekjempe og hindre organisert kriminalitet og terrorisme. I følge direktivet skal informasjon kun ansett som «strengt nødvendig» lagres, men ifølge EU-domstolen foreligger det ingen klar nok definisjon på hva som kan regnes som strengt nødvendig. Direktivet tillater lagring av alle enkeltpersoners databruk og alle former for elektronisk kommunikasjonsverktøy, uten begrensninger, differensiering eller unntak. Til tross for domstolens kjennelse uttrykte domstolen forståelse for behovet for direktivet, og at det er et viktig verktøy i kampen mot organisert kriminalitet. Konsekvensene av kjennelsen, bl.a. for nasjonal lovgivning er nå under vurdering i Kommisjonen. Pressemeldingen fra EU-domstolen ligger [her](#), mens du kan lese dommen i sin helhet [her](#).

Direktiv for å redusere utbyggingskostnadene for bredbånd vedtatt

Rådet vedtok 8.mai formelt direktivet som skal legge til rette for raskere utbygging av høyhastighets bredbånd. 17. april vedtok Europaparlamentet på sin side vedtok den omforente teksten fra 1.lesning den 15.april. I følge de nye reglene skal selskaper som bygger ut bredbånd kunne redusere utbyggingskostnadene ved bedre samordning med andre infrastrukturbyggere (transport, strøm, gass og kloakk). Informasjon om eksisterende infrastruktur skal gjøres lettere tilgjengelig, og bredbåndsutbyggerne vil ha rett på rask og korrekt informasjon. Utlevering av denne type informasjon kan kun nektes dersom det er i konflikt med offentlige eller private interesser. Høyhastighetsbredbånd skal utbygges i alle nye offentlige bygninger, private husholdninger inkludert subsidierte boliger. De nye retningslinjene skal praktiseres fra 1.juli 2016.

NET mundial: Internett skal styres gjennom «multi-stakeholder»-tilnærming

Styringen av Internett skal framover skje gjennom en «multi-stakeholder»-tilnærming. Dette er en styringsmodell der Internett styres av flere, bl.a. myndigheter, Internett-selskaper, tekniske eksperter, akademia og brukergrupper. Forslag fra bl.a. Russland og Kina, om større grad av myndighetsstyring gjennom FN-organer eller lignende, ble avvist. Fra 2015 overlater amerikanerne styringen av ICANN – en ikke-statlig California-basert organisasjon – som deler ut nettverksdomener og IP-adresser. Dette er hovedkonklusjonene fra den såkalte NET mundial-konferansen i Brasil som ble avsluttet 24.april.

Kommissær for Digital Agenda, Nellie Kroes, var positiv til utfallet av konferansen: «*The concluding declaration adopted by acclamation proves that a global multistakeholder approach can produce concrete outcomes*». Andre var mindre positive, og beklaget at det ikke ble lagt fram en konkrete agenda for oppfølging framover. Bl.a. kritiserte enkelte grupper mangelen på konkrete konklusjoner om nettnøytralitet. Sluttdokumentet fra konferansen ligger [her](#). [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Kommisjonen.

Vegtransport

EP: Reviderte regler for kjøretøyers vektor og dimensjoner. Modulvogntog tilbake til KOM.

15. april vedtok EP i plenumssesjon i Strasbourg sine forslag til endringer i direktivet om tunge kjøretøyers tillatte vektor og dimensjoner. Gjennom ny design skal kjøretøyene gjøres sikrere og mer miljøvennlige. Kommisjonens (KOM) kontroversielle forslag om å tillate modulvogntog (25,25m lengde; opptil 60 tonns total vekt) i nabolands trafikk mellom land som samtykker, ble tatt ut av direktivet. Parlamentet bad Kommisjonen om å utføre en studie av virkningene for konkurranseforhold (jernbanen), miljø og sikkerhet, og komme tilbake til EP med en rapport og eventuelle forslag i 2016.

Siden direktiv 96/53 ikke eksplisitt forbyr bruk av modulvogntog på tvers av grensene, og med KOMs tidligere fortolkning av spørsmålet, mener mange at direktivet likevel gir mulighet for å bruke modulvogntog i nabolandstrafikk.

Det er stor splid om modulvogntog i nabolandstrafikk også i Rådet. Blant annet de nordiske landene er positive, mens for eksempel Østerrike er sterkt imot. Slik det ser ut nå, synes det som om Rådet vil velge samme løsning som EP: For å få på plass mindre, men viktige justeringer av miljømessige og trafikksikkerhetsmessige grunner, vil man fjerne KOMs forslag om bruk av modulvogntog fra direktivet, og skyve det spørsmålet inn i framtiden. Saken antas å komme på agendaen for Rådsmøtet 5.juni.

Paris-konferanse: Misbruk av kabotasjeregler må bekjempes

Frankrike inntar en lederrolle i kampen for mer ordnete forhold i det europeiske vegtransportmarkedet. Den franske transportministeren samlet 16. april transportministre fra vestlige og østlige EU-land, arbeidsgivere og fagbevegelse, til en bredt anlagt konferanse i Paris hvor man drøftet cabotage-reglene, lav-kost transportører, postkasseselskaper og sosial dumping. Statssekretær Bård Hoksrud representerte Norge. Den franske ministeren appellerte sterkt til sine kolleger om å ta misbruk av reglene på det største alvor slik at man gjennom nært samarbeid kan få ryddet opp. Mens vest-europeiske myndigheter og fagbevegelse mener EU-lovgivningen må strammes inn, virker det ikke som østlige EU-land deler dette synspunktet fullt ut. KOM er heller ikke enig i behovet for innstramming; snarere tvert imot: I KOMs rapport om tilstanden i vegtransportmarkedet (se nedenfor) som ble framlagt like før Paris-konferansen, pekes det på behov for ytterligere liberalisering av markedet. Men på kort sikt er hovedutfordringen å sikre en mer effektiv og homogen håndheving av gjeldende kabotasje-regler.

EP: Økende oppmerksomhet rundt «postkasse» selskaper

Konkurransevridning som følge av etablering av såkalte postkasseselskaper får økende oppmerksomhet. Under avslutningen av Europaparlamentets plenumssesjon 17. april ble det reist spørsmål om hva KOM har tenkt å gjøre med den ulovlige etableringen av «postkasseselskaper» i lav-kostland. Det ble pekt på at Forordning 1072/2009 har bestemmelser om at selskaper som driver godstransport skal ha en effektiv og stabil etablering, dvs et administrativt oppsett og et driftssenter for selskapets registrerte kjøretøyer. Postkasse-selskapene er uten innhold, og hevdes

etablert kun for å kunne utnytte billig arbeidskraft. I følge pressen svarte KOM at slike selskaper ikke skal kunne etableres, og at de som er etablert må stenges. KOM har bedt medlemsstatene om oversikt over arbeidet med lukking av slike selskaper. En del medlemsstater som ikke har svart på KOMs anmodning, kan vente seg anmeldelser til EU-domstolen for traktatbrudd. KOM antydnet at det vil kunne komme forslag om innstramming av nåværende bestemmelser med krav om hyppigere rapportering fra medlemsstatene om status når det gjelder «effektiv og stabil etablering».

Frankrike: Ønsker opprettelse av et vegtransportbyrå

Den franske ministeren for transport Frederic Cuvillier presenterte på Paris-konferansen 16. april et forslag om opprettelse av et europeisk vegtransportbyrå på linje med de som allerede finnes for luftfart, jernbane og sjøfart. Byrået vil anvendes i kampen bl.a. mot ulovlig kabotasje, postkasseselskaper og sikre en ensartet håndheving av regelverket. Forslaget ble gjentatt under det uformelle transportministermøtet i Aten 8.mai, og fikk positiv mottakelse. Møtet drøftet både trafikksikkerhet og kabotasje og sosiale forhold i vegtransportmarkedet. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen deltok fra Norge.

Det greske vertskapet oppsummerte diskusjonen med å peke på at det er ulike interesser og tilnærminger mellom medlemslandene når det gjelder hva som skal til for å sikre mer ordnede forhold i vegtransportmarkedet, men lovt å forberede et utkast til et felles dokument om vegen videre til Rådsmøtet 5.juni i Luxembourg. Dersom forslaget om et europeisk vegtransportbyrå får oppslutning på Rådsmøtet vil det være et viktig signal til Kommisjonen om å starte et nødvendig utredningsarbeid.

KOM: Kabotasje meget liten del av nasjonale transportmarkeder. Ensartet og effektiv håndheving hovedutfordring.

For å redusere økonomisk og miljømessig skadelig tomkjøring, bør de nasjonale vegtransportmarkedene gradvis åpnes for utenlandsk konkurranse, mao mer kabotasje bør tillates. Det er den langsiktige intensjonen i KOMs rapport om tilstanden i vegtransportmarkedet som ble lagt fram 14. april. Det er grunn til å regne med at denne målsettingen vil ytterligere heve temperaturen i diskusjonen om vegtransportmarkedets videre utvikling, om like konkurranse vilkår og sosial dumping. Det kan komme til å overskygge KOMs påpeking av at klargjøring, forenkling og forsterket håndheving av gjeldende regler er de viktigste utfordringene på kort sikt. Det er verdt å merke seg at KOM ikke legger opp til noen harmonisering av lønns- og arbeidsvilkår på europeisk nivå; slike forhold vil også i fortsettelsen være et nasjonalt ansvar. Rapporten fra Kommisjonen ligger [her](#). KOMs pressemelding ligger [her](#).

EU-domstolen annullerte rettslig grunnlag for trafikksikkerhetsdirektiv

6. mai avsa EU-domstolen dom i saken om hva som er det korrekte rettslige grunnlaget for direktivet om grensekryssende håndheving av trafikkovertrедelser (2011/82). I følge rettens kjennelse er kapitlet i EU-traktaten om transportpolitisk samarbeid det riktige rettslige grunnlaget; ikke bestemmelsen om justispolitisk samarbeid slik som Europaparlamentet og Rådet tidligere hadde vedtatt. Kommisjonen mente dette var feil, og klaget derfor saken inn for domstolen. I sin kjennelse la retten vekt på at direktivet må plasseres under bestemmelsene om transportpolitisk samarbeid fordi dets formål og innhold er å forbedre trafikksikkerheten. «*Both in respect of its aim and its content, the directive is a measure to improve transport safety and should therefore have been adopted on that basis*», som det heter i domstolens pressemelding. Medlemslandene skal kunne utveksle informasjon om trafikkovertrедelser, slik at man bedre kan nå sine mål om økt trafikksikkerhet. Direktivet opprettholder imidlertid sin effekt inntil et direktiv med korrekt rettslig grunnlag er på plass, sannsynligvis innen 1 år. Endringen av det rettslige grunnlaget vil gjøre

direktivet EØS-relevant. EU-domstolens pressemelding ligger [her](#). [Her](#) kan du lese rettens kjennelse i sin helhet.

Redusert antall drepte og hardt skadde på europeiske veier

Ifølge tall fra Kommisjonen ble antall drepte på europeiske veier redusert med 8 % mellom 2012 og 2013, og med 9 % mellom 2011 og 2012. Dette tyder på at EU er på vei til å nå målet om en halvering av antall drepte i trafikken i perioden 2010-2020. Tallene varierer sterkt EU-land imellom, og mellom trafikantgrupper. Antall drepte bilister går ned, mens man dessverre ikke har sett samme reduksjon av antall drepte og skadde fotgjengere og syklistene. Det er et økende antall drepte syklistene. Dette må også sees i sammenheng med at et økende antall mennesker velger sykkel som transportmiddel. Landene med færrest drepte i trafikken var hhv England, Sverige, Nederland og Danmark som rapporterte rundt 30 drepte per million innbygger, mens landene som kom dårligst ut var hhv Polen, Bulgaria, Kroatia, Latvia, Litauen og Hellas. Ifølge Det Europeiske veikartet for trafikksikkerhet 2011-2020, skal antall drepte i trafikken i Europa halveres i perioden 2010-2020. Europakommisær for transport Siim Kallas uttalte at «*Transport safety is a trademark of Europe*», og la vekt på viktigheten av å fortsette arbeidet med å redusere antall drepte i trafikken. Kommisjonen har utarbeidet en oversikt over de ti viktigste tiltakene de har implementert de siste årene. [Her](#) kan du se en oversikt over tiltakene. [Her](#) kan du lese veikartet for trafikksikkerhet 2010-2020. [Her](#) kan du se konkrete tall fordelt på land.

Regelverket for eCall formelt godkjent. Alarmsentraler må være på plass innen 2017

Rådet godkjente 8.mai uten diskusjon regelverket for utbygging av et europeisk system for å håndtere automatiske eller manuelt utløste meldinger etter en bilulykke, kalt [eCall](#). Alle land forpliktes til å etablere alarmsentraler som kan håndtere meldingene fra kjøretøyene. Rådets vedtak gjelder teksten det ble enighet med Europaparlamentet (EP) i 1.lesning. EP traff sitt formelle vedtak 15.april. For at systemet skal kunne fungere blir det som en del av europeisk typegodkjenning, obligatorisk for bilprodusentene å installere korresponderende utstyr i nye personbiler. Typegodkjenningsskravene tar til å virke fra 1.10 2017. Minst 6 måneder tidligere skal alarmsentralene være på plass. Kommisjonen beregner 50 % mer effektiv responstid ved bruk av eCall i rurale områder og 60 % i urbane områder. Det er ventet at bruken av systemet kan redde opptil 2500 liv i EU hvert år. [Her](#) kan du lese mer om e-Call.

Jernbane

Rådet: Harmonisering av teknisk pilar. Konkurransopolitiske spørsmål til høsten

Rådet gjorde seg egentlig ferdig med Jernbanepakke IVs tekniske pilar 14. mars da man ble enig om hovedtrekkene i forordningen om det europeiske jernbanetilsynet ERA. Rådets generelle tilnærming til de to andre tekniske elementene ble vedtatt i juni (reglene om godkjenning av togmateriell/samtrafikkevne) og oktober i fjor (direktivet om sikkerhetsgodkjenning av togselskaper). På de ni månedene mellom Rådets første og tredje innstilling har tenkningen i Rådet utviklet seg. Det har derfor blitt behov for harmonisering både av premisser og enkelte tekster i innstillingene. Eksempelvis er det ingen bestemmelse om at ERA skal kunne annullere godkjenningen av togmateriell i vedtaket fra juni i fjor, mens dette ble introdusert fire måneder senere i sikkerhetsdirektivet. Det ville være absurd om ERA skulle kunne trekke tilbake sikkerhetsgodkjenning av togselskaper, men ikke av togmateriell. Harmoniseringsarbeidet har vist seg så tidkrevende at det greske EU-formannskapetets ambisjon om å starte diskusjonene om de styringsmessige og konkurransopolitiske spørsmålene under sitt formannskap, ikke har vært mulig å realisere. Derimot ligger det an til politisk enighet om den tekniske pilaren på Rådsmøtet 5.juni etter tilpasninger slik at innstillingene er på linje med hverandre. En politisk enighet om den tekniske

pilaren kan legge grunnlag for forhandlinger med EP om et kompromiss om det tekniske regelverket uavhengig av framdriften i behandlingen av de politiske delene av pakken.

Det blir opp til det italienske EU-formannskapet i annet halvår å starte de vanskelige politiske diskusjonene. Det er foreløpig ikke kjent hvilken av de to politisk følsomme elementene Italia vil behandle under sitt formannskap. Hellas hadde opprinnelig planlagt å arbeide med å revidere forordningen om bruk av anbud og det offentlige kjøp av bane- og busstjenester (Forordning 1370/2007). Uansett er det neppe mulig for Rådet å gjøre seg ferdig med de politiske delene av jernbanepakken før nærmere sommerferien neste år.

Luftfart

Enighet om interim ETS fram til 2016

For å gi tid til å forhandle fram en global markedsbasert mekanisme for inkludering av luftfarten i kvotehandelssystemet for miljøutslipp ([Emissions trade system](#) (ETS)), er det blitt enighet i EU om å forlenge den såkalte «Stop-the-clock»-regimet fram til 2016. Etter mye tautrekking ble den reviderte forordningen formelt godkjent av Rådet 14.april og av EP den 3.april. Vedtaket innebærer at virkeområdet avgrenses til luftfart mellom lufthavner in EØS-området, mens det ikke skal omfatte flyvninger mellom EØS-lufthavner og tredjeland. Reglene vil gjelde alle flyselskaper uavhengig av om de hører hjemme i et EØS-land eller et tredjeland. Som del av kompromisset skal medlemslandene rapportere hvordan de bruker inntektene fra kvoteauksjonene Kommisjonen skal i løpet av 2016 legge fram en rapport om hvorvidt det i ICAO er oppnådd enighet om en global avtale. Hvis ikke «truer» EU med å gå tilbake til og iverksette det opprinnelige vedtaket om full anvendelse av EUs kvotehandelssystem for all luftfart – også langdistanse flygninger. Miljøorganisasjoner og –politikere har sterkt kritisert vedtaket, og hevdet at det er et resultat av frykt for handelskrig med viktige tredjeland som USA og Kina. Europeisk flyindustri og flyselskaper (med unntak av lavprisselskapene) er fornøyd med at det gis tid til å forhandle fram en global avtale. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Parlamentet, og [her](#) fra Rådet.

EP: Godkjenner reviderte regler for å begrense flyplasstøy

16. april vedtok Parlamentet formelt de reviderte reglene for begrenning av støy ved EUs lufthavner. Rådet har tidligere sluttet seg til den omforente teksten. Forordningen harmoniserer prosedyrene (“balanced approach”) som lokale myndigheter skal følge for å begrense støy, bl.a. om natten. Grenseverdiene skal fortsatt settes av lokale/nasjonale myndigheter. KOM skal informeres om iverksatte tiltak, og kan kommentere dem, men ikke nekte godkjenning. Støyrelaterte helseproblemer skal få større oppmerksomhet, og folk som bor i nærheten av lufthavnene skal informeres bedre. Reglene gjelder for lufthavner med mer enn 50 000 flybevegelser i året. I 2013 hadde fire norske lufthavner (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim) mer enn 50 000 flybevegelser. Pressemeldingen fra EPs Transportkomite ligger [her](#).

KOM: Varsler traktatbruddsak mot FABEC-landene

Etter lang tids bekymring for manglende framdrift i etableringen av den svært viktige funksjonelle luftromsblokken over den mest sentrale delen av kontinentet (FABEC) har Europakommisjonen igangsatt formelle prosedyrer mot Frankrike, Belgia, Tyskland og Nederland, for mulige brudd på Single European Sky-lovgivningens regler om etablering såkalte Functional Airspace Blocks (FAB). Etableringen av alle de 9 definerte blokkene skulle vært på plass innen 4. desember 2012. Med unntak av SE-DE og UK-IRL er det imidlertid svak framdrift i arbeidet med etableringen. FABEC skal bidra til å effektivisere trafikkavviklingen i det tettteste trafikkerte området i EU. Koordineringen skal

utløse vesentlig større kapasitet, redusere kostnadsdrivende forsinkelser og redusere skadelige utslipp fra flytrafikken.

KOM: Forslag til strengere regler for sivile droner

I lys av raskt økende bruk har Europakommisjonen foreslått at det skal stilles strengere krav til utforming og bruk av fjernstyrte droner til sivile formål. KOM ønsker både å styrke EU som aktør i teknologiutviklingen og å lage tilfredsstillende rammebetingelser for sikker bruk av droner. KOM mener bl.a. at det må bli strenge krav til sikkerhetsgodkjenning, at informasjon hentet gjennom droner må fullt ut følge EUs person- og datavernlovgivning, og at det skal utformes klare forsikrings- og ansvarsregler. KOMs Impact Assessment i løpet av inneværende år vil bl.a. danne grunnlag for eventuelle forslag til ny lovgivning. KOMs ambisjon er en skrittvis integrering av droner i luftrommet fra 2016. En utfyllende pressemelding fra KOM ligger [her](#), og Kallas' uttalelse til pressen [her](#).

Kollektiv transport

Revisjonsretten: Blandede erfaringer EU-finansierte prosjekter i byområder

De fleste utbyggingsprosjektene ble gjennomført i henhold til planlagte spesifikasjoner; noen imidlertid sterkt forsinket, og noen med store kostnadsoverskridelser. Men to tredeler av prosjektenes kapasitet ble underutnyttet; i hovedsak på grunn av svakheter i avviklingsopplegg og byenes transportpolitikk. Dette er hovedkonklusjoner fra revisjonsrettens undersøkelse av 26 store utbyggingsprosjekter (T-bane, trikk, buss) i 11 byer som alle er med-finansiert av EU-midler (strukturfond, regionalfond mm). Retten anbefaler KOM bl.a. å stille flere krav til spesifikke målindikatorer og et system for at disse blir fulgt opp i forbindelse med framtidige søknader om EU-støtte. [Her](#) kan du lese undersøkelsen.

Havn og sjø

EP: Godkjenner EU regelverk for maritim arealplanlegging

17. april godkjente Europaparlamentet direktivet om maritim arealplanlegging (Maritime Spatial Planning – MSP). Vedtaket gjelder en omforent tekst med Rådet. Direktivet skal hjelpe medlemsstatene med bedre planlegging og koordinering av ulike aktiviteter, bl.a. farleder og annen maritim infrastruktur, som foregår i kystnære strøk. Ofte konkurrer man om de samme arealene. Direktivet fastsetter noen minimumskrav til kystsonoplanleggingen, og hvordan man best mulig kan forvalte aktivitetene og arealbruken. Direktivet skal være tatt inn i nasjonal lovgivning innen 2016; nasjonale planer skal være utarbeidet innen 2021. Rettsakten omtales som en hjørnestein i Europakommisjonens «Blå vekst»-strategi og i en integrert maritim politikk. Kommisjonen er godt fornøyd med vedtaket. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Kommisjonen.

KOM: Ny fortolkning av reglene for maritim kabotasje. Tjenestekontrakter inntil 12 års lengde

22. april offentliggjorde Europakommisjonen (KOM) sin nye fortolkning av forordningen om maritim kabotasje, inklusive regler om bruk av anbud for tildeling av offentlige tjenestekontrakter. Visepresident og transportkommissær Kallas la i sin kommentar særlig vekt på *at «member states' authorities need clear rules on how to ensure adequate links to islands and peripheral regions that are particularly dependent on maritime transport.»* Den viktigste endringen består i at offentlige tjenestekontrakter nå kan inngås for en periode på inntil 12 år (i eksisterende fortolkning 6 år). Dette har vært et gjennomgående krav fra redere og fergeoperatører for å sikre full dekning av sine investeringer i båter og infrastruktur. Utover dette foretar KOM presiseringer av bl.a. forordningens

virkeområde, tildelingsprosedyrene og bemanningsreglene. Kommissjonens pressemelding ligger [her](#), og et MEMO med nærmere redegjørelse for endringene [her](#).

Transport & Miljø

EP: Godkjenner regelverk for tilgang til alternativt drivstoff. Mindre ambisiøst enn KOM ønsker
15. april vedtok Europaparlamentet direktivet om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer etter at kompromiss var oppnådd i forhandlinger med Rådet. Hensikten er å stimulere markedet slik at man kan redusere transportsektorens dominerende oljeavhengighet. Hvert medlemsland skal sette opp mål for god tilgang til de ulike drivstoffene innenfor følgende tidsrammer: el-biler 2020, landstrøm til skip 2025, hydrogen (hvis medlemsstaten vil satse på denne formen) 2025, LNG for skip 2025 (TEN-T kjernenettverk) og 2030 (TEN-T omfattende nettverk), LNG for lastebiler 2025 (TEN-T kjernenettverk), og CNG 2020 (byområder) og 2025 (TEN-T kjernenettverket).

Visepresident Kallas var misfornøyd med vedtaket som han mente var betydelig mindre ambisiøst enn det opprinnelige forslaget fra Kommissjonen. KOM hadde foreslått bindende mål for hver medlemsstat fastsatt på EU-nivå. Kallas uttalte at Kommissjonen vil følge nøye med på hva medlemsstatene gjør, og sørge for at de nasjonale målene blir ambisiøse nok og effektivt fulgt opp. Pressemelding fra Rådet ligger [her](#).

Studie: Økonomiske insentiver øker salget av el-biler. Norge på topp

I følge en studie nylig publisert av [The International Council on Clean Transportation](#), øker salget av el-biler dersom det gis skattefordeler. Norge får topplassering i undersøkelsen. El-biler utgjorde mer enn 6 % av nybilsalget i 2013, tett etterfulgt av Nederland (5,6%) og California (4 %). Markedene i disse tre landene har vokst betraktelig, og andelen el-biler solgt økte med 50 % i Norge og i California i 2013 sammenlignet med tall fra 2012. Salget av el-kjøretøyer på verdens basis har fordoblet seg hvert av de to siste årene fra omtrent 45 000 solgt i 2011 til mer enn 200 000 solgt i 2013. Men i forhold til det samlede salg av personbiler globalt, utgjør el-bilene fortsatt ikke mer enn rundt 1 prosent. Men tempoet i omleggingene er sterkt økende. [Her](#) kan du lese undersøkelsen.

Konferanser

European Electromobility Stakeholder Forum,
4-5 Juni, Brussel. Lenke til program ligger [her](#).

Høringer

21/03 - 13/06/2014:

[Promoting the development of harmonised carbon footprinting measures for both freight and passenger transport services in Europe](#)

Taler

Visepresident og Kommissær for Transport, **Siim Kallas:**

[Transport: driving Europe's economy forward](#), Transport Business Summit 2014, 27.03.14, Brussel
[Europe's urban environment: using transport to make our cities work](#), 13.03.14, Brussel
[Europe's railways at a junction: the future for freight](#), 01.04.14, Brussel

Visepresident og Kommissær for Digital Agenda, **Neelie Kroes**:

[*The frontline of freedom: Defending the open internet and net neutrality*](#), 31.03.14, Brussel

[*Consumer rights on a connected continent*](#), European Consumer summit 2014, 02.04.14, Brussel

[*The final case for Telecom Single Market*](#), 02.04.14, Brussel

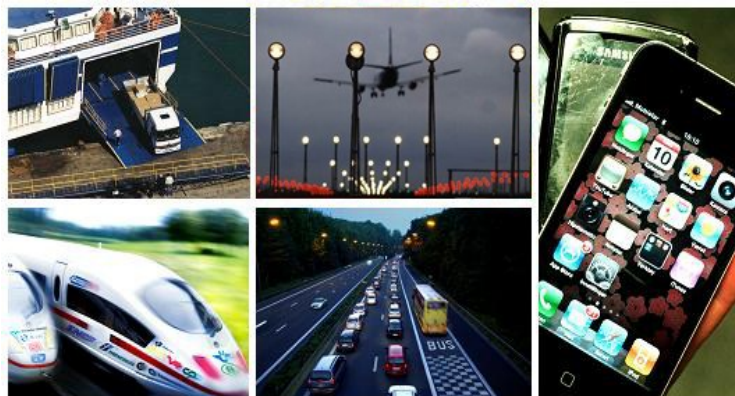
[*An Open Internet for the whole world*](#), InfoPoverty World Summit, 10.04.14, New York

[*The Internet needs better governance, starting now*](#), Opening remarks, NETMundial, 23.04.14, Sao Paulo, Brasil.

Vennlig hilsen
Olav Grimsbo
Samferdselsråd

olgr@mfa.no

+32 (0) 2 238 74 44



SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med samferdselsrådgiver Aslaug Røhne

Aslaug.rohne@mfa.no + 32 2 238 74 51.