

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 6 | 2012

Brussel, 12. oktober



HOVEDSAKER	INNHold
<i>Jernbanepakke IV</i> vil bli den store transportpolitiske saken på EUs agenda i 2013. Debatten er i full gang før Europakommisjonen har lagt fram sitt forslag. Lovgivningspakken vil berøre norsk jernbanepolitikk, bl.a. NSBs enerett på lønnsomme strekninger, obligatorisk bruk av anbud, og norsk deltakelse i det europeiske jernbanebyrået ERA som vil få utvidede fullmakter. EU ønsker å styrke luftfartsnæringens internasjonale konkurransekraft blant annet gjennom <i>omfattende luftfartsavtaler med tredjeland</i>. Dette skaper utfordringer for Norge siden EØS-avtalen ikke inneholder retningslinjer for hvordan EUs avtaler med tredjeland skal håndteres for EØS/EFTA-landene. Medlemsstater kan bli bragt inn for EU-domstolen for ikke å ha oppfylt sine forpliktelser i etableringen av <i>funksjonelle luftromsblokker</i>. Europaparlamentet har mistet tålmodigheten med medlemsstatene. Transportkommissær Kallas varsler sterkere styring. Tregheten i etableringene tyder på at nasjonale tradisjoner og løsninger står sterkere enn økonomiske besparelser og reduserte skadelige utslipp. Kommisjonens forslag til forsterket <i>teknisk kjøretøykontroll</i> er blitt positivt mottatt. Det understrekes imidlertid at tiltakene må stå i rimelig forhold til de trafikksikkerhetsmessige gevinstene. For Norge er det bl.a. viktig at vegkantkontrollen sikrer at de tunge kjøretøyene er godt utrustet for vinterkjøring. <i>Infrastruktur</i> har høy politisk prioritet i gjenreisningen av EUs økonomi. I taler og meldinger pekes det blant på behov for en mer effektiv gjennomføring av Single European Sky, utbygging av raskt bredbånd, og økt bruk av «cloud computing». Nye, ambisiøse retningslinjer for trans-europeiske transport- og telekom/IKT-nettverk nærmer seg vedtak, men EUs medfinansiering er mer usikker. Det meste er EØS-relevant.	EUROPAKOMMISJONEN Indre markeds strategi: infrastruktur avgjørende for økonomien 2 Konferanse om finansiering av infrastruktur 2 Barroso's «trontale» 2 Elektronisk kommunikasjon og informasjonssamfunnet Roaming-forordningen tatt inn i EØS 2 EU- strategi for nettskyen 3 ENISAs fremtid litt mindre usikker 3 Kampanje for cyber security 3 Permanent digital vaktbikkje 3 Transport og mobilitet Ny hjemmeside for DG MOVE 3 Debatt i forkant av Jernbanepakke IV 4 Forslag til nye flytidsregler 5 Melding om FoU for mobilitet 5 Oppdatering av regelverket for elektroniske fartsskrivere 6 Stridstema biodrivstoff 6 KOMs rullerende arbeidsprogram 6 EUROPAPARLAMENTET Kjøretøykontroll-pakken positivt mottatt 6 Lufthavn pakken – rapportutkast diskutert 6 Funksjonelle luftromsblokker: TRAN krever medlemsstatenes ansvar 7 Rapport om passasjerrettigheter 8 Grønnere og sikrere motorsykler 8 Debatt om finansiering av EU-infrastruktur (CEF) 8 Nytt TEN-T program: TRAN støtter KOMs forslag og krever nok penger 8 ITRE rapport om telekommunikasjons nettverk (TEN) underveis 8 ITRE diskuterte gjennomføringslover for roaming 9 Forberedelser til internasjonal telekomkonferanse WCIT-12 9 ANDRE AKTØRER EU-domstolen styrker flypassasjerrettigheter 9 Miljøvennlig transport: politiske tiltak avgjørende 9 Forskningsallianse for transport 10 Høringer 10 Konferanser 10 Taler 10

EUROPAKOMMISJONEN

Indre markeds strategi: infrastruktur avgjørende for økonomien

3. oktober la Europakommisjonen frem Single Market Act II som er oppfølgingen av handlingsplanen for det indre markedet som ble presentert i 2011.. Den fokuserer på 12 nøkkeltiltak - som skal følges opp i løpet av 2013 - for å styrke det indre markedet. Kommisjonen legger stor vekt på infrastruktur som vekstfaktor og transport og telekommunikasjon er derfor prioriterte områder. Eksempelvis foreslår Kommisjonen å øke tempoet i implementeringen av Single European Sky i medlemslandene ved å vektlegge markedsprinsipper i tilbudet av navigasjonstjenester, raskere implementering av det europeiske systemet for styring av lufttrafikken SESAR, ny definisjon av og mer effektiv etablering av funksjonelle luftromsblokker (FAB). Innen telekommunikasjon vil Kommisjonen legge frem lovforslag for å bedre kostnadseffektiviteten i utbyggingen av bredbånd. Det varsles også tiltak for en best mulig fordeling av frigjorte radio frekvenser, og en vurdering av mulig endring av regelverket for telekom-sektoren. Les pressemelding [her](#), selve meldingen finnes [her](#). Jernbanepakke IV er også nevnt i Single Market Act II. En egen omtale finnes [her](#).

CEF konferanse om finansiering av infrastruktur

2. oktober organiserte KOM en høynivåkonferanse om finansieringsordningen Connecting Europe Facility (CEF). Både Kommisjonspresident Jose Manuel Barroso og andre talere understreket hvor viktig det var å sikre finansieringen av CEF. Den tverrsektorielle (transport, telekom/IKT, energi) finansieringsordningen står i fare for å bli redusert siden flere av EUs medlemsland har signalisert å kutte i Kommisjonens forslag til EUs nye flerårige budsjett MFF 2014-2020. På konferansen var det også enighet om at CEF må brukes til å finansiere prosjekter med klar europeisk merverdi, og ikke bli et middel for EU-finansiering av nasjonale prosjekter. Les pressemelding fra KOM [her](#) og artikkel [her](#). Talen til Kallas på konferansen: se [nedenfor](#).

Barroso's «trontale»

Under Europaparlamentets plenums sesjon 12. september holdt Kommisjonspresident Barroso sin «State of the Union» tale som gir en pekepinn på Kommisjonens fremtidige prioriteringer. EU skal blant annet satse på «en dyp og ekte økonomisk og monetær union», skape vekst og arbeidsplasser i det indre markedet, lage en ny industripolitikk, og sikre sosialt og geografisk samhold («cohesion»). Til dette oppfordret han til oppslutning om en framtidsrettet flerårig budsjetttramme for EU.

Barroso sa videre at Europa skal bindes sammen gjennom integrerte transportsystemer, digitale nettverk og en bærekraftig og effektiv ressursbruk. Han nevnte i den forbindelse cloud computing, økt nettverksikkerhet, en aktiv radio spektrumpolitikk, fullføring av et indre, konkurranseorientert jernbanemarked, og en ny fase i utbyggingen av Single European Sky. Les brevet fra Barroso til EP-president Schulz [her](#) og selve talen [her](#).

Elektronisk kommunikasjon og informasjonssamfunnet

Roaming-forordningen tatt inn i EØS

Den tredje forordningen om internasjonal gjesting i offentlige mobilnett, såkalt roaming, ble innlemmet i EØS-avtalen 28.september. Dette betyr at norske mobilkunder på reise i Europa får rett til lavere priser både på tale, sms og datatrafikk over mobilnettene. Med de nye reglene, blir det for første gang en makspris for å surfe på nett med mobile enheter slik som nettbrett innen EU/EØS-området. De nye reglene for internasjonal gjesting omfatter også at nedlasting av data med mobilen i utlandet nå blir billigere. En artikkel fra Post- og teletilsynet gir informasjon om prisene [her](#).

EU- strategi for nettskyen

Kommisjonen la 27. september frem strategien som skal fremskynde bruk av nettskyer såkalt Cloud Computing. som Kommisjonen definerer som lagring av data og software på datamaskiner et annet sted og som brukeren får tilgang til via internett. Kommisjonen forventer at strategien kan skape 3,8 millioner nye arbeidsplasser og økonomiske gevinster på 900 millioner € innen 2020. Strategien peker på hva som må gjøres for å øke bruken av nettskyer. og konsentrerer seg om tre nøkkelområder:

- Standarder og sertifisering: innen 2013 skal KOM identifisere tekniske standarder som er nødvendig for å garantere interoperabilitet og overførbarhet av data. KOM vil støtte frivillige sertifiseringsskjema for CC-tjenestetilbydere og lage ei liste over disse innen 2014.
- Kontraktvilkår: KOM vil utvikle modellkontraktvilkår for deler av CC som ikke omfattes av EUs generelle regler for salgskontrakter. Det gjelder bl.a. ivaretaking av data etter utløpt kontrakt, tilgang til data («disclosure and integrity»), plassering og overføring av data, eierskap til data, juridisk ansvar (liability) og subkontrakting.
- European Cloud Partnership (ECP) – dvs Offentlig-Privat Samarbeid innen CC: KOM har allerede tidligere dette året foreslått ECP mellom industrieksperter (konsortia) og det offentlige som bruker av CC-tjenester. ECP skal utarbeide felles krav til CC for offentlig sektor, og gi råd til politikktutvikling angående CC innenfor Den digitale agendaen.

Industrien har mottatt strategien stort sett positivt, men har også pekt at på at den globale dimensjonen har for liten plass, med fare for ulike regionale standarder og tapte forretningsmuligheter for europeiske selskaper. Forbrukerorganisasjonen BEUC er derimot kritisk fordi forbrukerhensyn etter BEUCs mening ikke er godt nok ivare tatt.

[Her](#) er KOMs side om CC, [pressemelding](#), [Q&A](#) og [her](#) selve meldinga. Kommissær Kroes' tale ved presentasjonen av strategien finnes [nedenfor](#) og en presseartikkel [her](#).

ENISAs fremtid litt mindre usikker

ENISAs mandat er for tiden under revisjon. Mens ITRE komiteen i EP har utsatt avstemning over utkast til ny forordning, har man derimot blitt enig om at ENISAs hovedsete skal forbli i Heraklion på Kreta med et kontor på fastlandet i Hellas. Les pressemelding fra ENISA [her](#). Utkast til ITRE rapport ligger [her](#) og de over 120 endringsforslagene [her](#).

Kampanje for cyber security

Oktober er måneden for cyber security eller internettsikkerhet i EU. ENISA står i spissen for bevisstgjøringskampanjen «European Cyber Security Month» (ECSM). 8 land, inkl Norge, deltar i prosjektet. Blir prosjektet vellykket kan en slik kampanje bli årviss. ENISA har laget materiale for ECSM. Les mer [her](#).

Permanent vaktbikkje i det digitale rommet

Etter 1 års prøvefase er EUs Computer Emergency Response Team (CERT-EU) blitt permanent. Den digitale agendaen fra 2010 planla oppretting av både nasjonale og europeiske CERT innen 2012. Les mer [her](#). CERT-EUs webside finner du [her](#).

Transport og mobilitet

Ny hjemmeside for DG MOVE

Europakommisjonens «samferdselsdepartement» DG MOVE har fått flotte nye hjemmesider. Se selv [her](#). Der kan du også [abonnere på RSS](#) og følge Kommissær Kallas [på twitter](#).

Stor debatt i forkant av Jernbanepakke IV

I sin tale under DG MOVEs jernbanekonferanse 24. september understreket transportkommissær Kallas behovet for «a single European railway area», men at virkeligheten dessverre er «en fragmentert sektor med divergerende regler, standarder og en historie av beskyttede nasjonale markeder.» Mangel på konkurranse fører i følge Kommissæren til dårligere kvalitet på tjenester og mindre effektivitet. Derfor vil KOM legge frem forslag til Jernbanepakke IV med sikte på å fullføre det indre jernbanemarkedet. Etter planen kommer forslaget i desember. Det vil inneholde tre velkjente tema: liberalisering av persontransport innenlands, vertikalt skille mellom infrastruktur og togoperatør («unbundling»), standardisering og sertifisering av togmateriell og styrking av jernbanebyrået ERAs rolle. Med bakgrunn i en omfattende debatt som har pågått i lengre tid, synes det å gå mot følgende forslag fra KOM:

- en blanding av konkurranse om og på sporet i innenlands persontransport med tog
- obligatorisk bruk av anbud ved offentlige kjøpskontrakter og avvikling av direkte tildeling
- visse krav om rettslig skille mellom togoperasjon og forvaltning av infrastrukturen, som vil gi en form for “legal, commercial and financial independence”. Holdingsselskapsmodellen som praktiseres i flere MS vil i så fall bli satt under press.
- et løp for «one stop shop» for sertifisering av togmateriell, og en styrket rolle for ERA.

Les talene til Kallas om jernbanepakken nedenfor [her](#) og [her](#).

Mens togselskaps organisasjonen CER, fagbevegelsen og forbrukerorganisasjoner er skeptiske eller negative til bl.a. «unbundling», fikk Kallas på konferansen sterk støtte fra EIM (European Rail Infrastructure Managers) og ERFA (The European Rail Freight Association). Europaparlamentet synes å være delt etter nasjonalitet og partitilhørighet ikke bare mht «unbundling», men også liberalisering og ERAs rolle. Blant MS er det også store forskjeller i organisatorisk løsning og markedsåpning.

På den andre siden ser det ut som KOM har bred støtte i opinionen. Siste Eurobarometer viser at 71 prosent av EU-borgerne ønsker konkurranse på jernbanemarkedet, og at 78 prosent tror at konkurranse er bra for passasjerene: at togene blir billigere, renere, punktligere og går oftere. Men bare 46% er fornøyd med jernbanesystemet slik det fungerer i dag.

Forslag til nye Flight and Duty Time Limitations for piloter – fortsatt strid

EASA offentliggjorde 1. oktober sitt forslag til endrede EU-regler om Flight and Duty Time Limitations (FTL) i kommersiell luftfart. Forslaget omfatter mer enn 30 endringer basert på omfattende konsultasjoner og analyser av vitenskapelige rapporter. De foreslåtte endringene omfatter bl.a. redusert flygetid om natta, økt hviletid ved flyvninger ved kryssing av tidssoner, og nye regler for å begrense «standby»-tid (hjemme/flyplass). EASAs «Opinion» finnes [her](#).

EASA-sjef Patrick Goudou uttalte at: «*With this Opinion, EASA proves once again its commitment to make no compromise with the safety of air passengers in Europe and throughout the world*».

Pilotenes og kabinbetjeningenes fagforeninger - ECA og ETF - mener derimot at forslaget vil true flysikkerheten. ECAs pressemelding finnes [her](#), og pressemeldingen fra ETF [her](#).

Nettverkflyselskapenes organisasjon AEA slutter opp om EASAs forslag, mens lavpris-selskapenes forening ELFAA advarer mot å «tukle med» gjeldende regelverk som organisasjonen mener har vist seg trygt og stabilt. AEAs pressemelding finnes [her](#) og ELFAAs [her](#).

Forslaget skal nå behandles av KOM og vedtas som en Kommisjonsforordning. Forordningen må godkjennes av MS i komitologi, mens EP skal foreta en «scrutiny» for å sjekke at endringene ligger innenfor de rammer som basisforordningene trekker opp (1899/2006 og 216/2008). De nye reglene forventes vedtatt høsten 2013; og skal tre i kraft i 2015.

Ny luftfartsstrategi skal styrke EUs internasjonale posisjon

Raskt voksende økonomier utenfor Europa byr på utfordringer for de europeiske flyselskapene. Mange av medlemslandene i EU er bekymret for flyselskapene fra land som Gulfstatene. Man frykter at disse opererer på andre vilkår enn flyselskapene i EU, blant annet gjennom statlig subsidiering. Europakommisjonen la derfor fram en strategisk melding 27. september om EUs eksterne luftfartspolitik. I denne meldingen foreslår kommisjonen å inngå omfattende luftfartsavtaler med blant andre Kina, Russland, India, Japan, Gulfstatene og medlemslandene i Association of South East Asian Nations (ASEAN). EU ønsker også å inngå avtaler med naboland som Tyrkia og Ukraina. En prioritert liste for forhandlingsmandater med både globale partnere og naboland blir lagt fram tidlig i 2013.

Deler av strategien innebærer utarbeidelse av klausuler om rettferdig konkurranse, og å inkludere disse i allerede eksisterende bilaterale luftfartsavtaler mellom medlemsland og ikke-medlemsland. Kommisjonen peker på at det nåværende regelverket ikke er godt nok for å beskytte EUs flyselskaper mot subsidiering og urimelig priskonkurranse fra flyselskaper fra land utenfor EU.

Strategimeldingen legger også opp til nye skritt i liberaliseringen av eierskapsbegrensningene i luftfarten. Kommisjonen er særlig opptatt av de strenge begrensningene i utenlandsk eierskap i amerikanske flyselskaper. Kommisjonen mener at større åpning for krysseierskap mellom europeiske og amerikanske flyselskaper vil øke tilgangen på nødvendig investeringskapital, og gi mulighet for konsolidering av flyselskap i form av forsterkede allianser eller sammenslåinger.

Næringsorganisasjonene AEA (se pressemelding [her](#)) og ACI reagerte positiv på KOMs melding. Rådskonklusjoner forventes vedtatt på Rådsmøtet i desember. Les mer [her](#), og [her](#). Meldinga ligger [her](#).

Melding om FoU for mobilitet

EU har ikke råd til å sakke akterut i den internasjonale teknologiutviklingen, sier KOM i en melding om FoU og innovasjon for Europas framtidige mobilitet som ble lagt fram i september. For fortsatt å kunne være «world leader in transport» vil KOM utvikle en strategisk transport teknologi plan. Teknologistrategien skal rettes inn mot de 10 hovedmålsettingene i Hvitboken om EUs transportpolitikk.

I den framlagte meldingen ber KOM om Rådets og EPs tilslutning til

- Satsing på tre FoU områder: alternative framdriftssystemer (propulsion), alternative drivstoffer og intelligent informasjons- og kommunikasjonsteknologi.
- Fokus på å få fram markedstilpassete «pioneering and sustainable transport solutions» både på europeisk, nasjonalt og lokalt plan.
- Arbeid med å finne en optimal balanse mellom organisering (PPP), aktører og finansiering som er nødvendig for rask «market uptake and deployment».

Meldingen legger betydelig vekt på bl.a. å utvikle IKT/ITS løsninger som kan bedre utnyttelsen av veger, jernbane og annen infrastruktur, som kan effektivisere samspillet mellom infrastruktur og transportmidlene, og som kan styrke logistikken. Norsk nisjekompetanse innenfor bl.a. IKT/ITS kan være relevant i EUs videre arbeid. Les mer [her](#). Selve meldinga finnes [her](#).

Bedre oppfølging av sosialt regelverk innen veitransport

KOM la 26. september frem en rapport om implementeringen av det sosiale regelverket (kjøre-/hviletid, ferdskriver, og supplerende regler om organisering av arbeidstid) innen veitransport i perioden 2009-2010. Regelverket blir stadig bedre kontrollert av MS og fulgt av aktørene. Dessuten er samarbeidet mellom KOM, MS og aktørene blitt bedre. Samtidig kan kontrollene bli enda mer målrettet. KOM anbefaler en bedre balanse mellom kontroll på veikanten og i foretaket. Økt kontroll i foretakene er i følge KOM mer effektivt. Et viktig bidrag til bedre oppfølging er stadig større bruk av digital ferdskriver. Hyppigste brudd på reglene var for lite pause og hviletid. Rapporten finnes [her](#) og pressemeldinga [her](#).

Oppdatering av regelverket for elektroniske fartsskrivere

KOM oppdaterer stadig reglene for elektronisk fartsskriver i tråd med tekniske fremskritt. Dermed blir fartsskrivere presisere og mindre utsett for juks. Den siste endringa trådte i kraft 1. oktober. Denne endringen gjelder forordningen fra 2009. Forslag til ny forordning er for tiden under behandling i Rådet og EP. Pressemeldinga fra KOM ligg [her](#).

Stridstema biodrivstoff

Det har vært mye strid i det siste om biodrivstoff er en god måte å få ned CO2 utslippene fra transport, eller om enkelte varianter kan føre til høyere utslipp over livsløpet enn konvensjonelt drivstoff. I tillegg kan det resultere i skadelig beslag på matjord og matproduksjon. Dette gjelder spesielt første generasjons biodiesel. KOM har lenge arbeidet med et forslag om å inkludere de indirekte arealbrukskonsekvensene («ILUC», indirect land use consequences) i beregninger av biodrivstoffs samlede miljøvirkning, men det har vært uenighet mellom DG ENER og DG CLIMA om verdiene skulle innlemmes både i Fornybardirektivet og i Fuel Quality Directive (FQD). Nå ser det ut som de to «departementene» har funnet et kompromiss som skal legges frem av KOM 17. oktober: I fornybardirektivet vil ikke ILUC-faktoren bli tatt med, men derimot settes det et tak for 1. generasjons biodrivstoff på 5%. I dag er andelen på 4,5%. Samtidig skal bare biodrivstoff som ikke er produsert fra matplanter og som har betydelig lavere CO2-utslipp kunne få støtte etter 2020. Forslaget må vedtas av EP og MS. Dette forventes til våren. Les mer [her](#), [her](#) og [her](#).

KOMs rullerende arbeidsprogram

Det rullerende arbeidsprogrammet ([sist oppdatert 27.9](#)) er nyttig for å holde seg oppdatert om planlagte initiativ fra KOM.

EUROPAPARLAMENTET (EP)

Kjøretøykontroll-pakken positivt mottatt

KOMs «Road Worthiness Package» fikk gjennomgående positiv mottakelse da den ble presentert av transportkommissær Siim Kallas i EPs transportkomite TRAN 17.september. Kallas begrunnet forslagene med at hver dag skjer det fem dødsulykker i vegtrafikken i Europa som kan føres tilbake til sviktende teknisk standard. I kommentarrunden sa flere MEPs at forslagene må studeres nøye for å unngå overregulering og mer-kostnader som ikke står i forhold til trafikksikkerhetseffektene. Det ble også påpekt at økt kontrollfrekvens er bra, men det viktigste er økt kvalitet. Noen land tar kvalitet mer alvorlig enn andre land. Heving og harmonisering av kvaliteten over hele EU er en av hovedutfordringene. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#).

Rådets arbeidsgruppe har også startet gjennomgangen av «pakken». Det kypriotiske formannskapet har prioritert forslaget om forsterket periodisk kjøretøykontroll. Det er lagt opp til en orienteringsdebatt på Rådsmøtet i slutten av oktober. Det synes å være en positiv holdning til forsterket periodisk kontroll, men mange MS understreker at omfanget og kostnadene må stå i forhold til nytteverdien.

KOMs MEMO om pakkens bakgrunn og innhold finnes [her](#). Forslaget til forordning om periodiske kontroller finnes [her](#), og forslaget om vegkantkontroller [her](#).

Lufthavnpakken – rapportutkast diskutert

TRAN diskuterte 18.september utkast til rapporter om «lufthavnpakkens» forslag til endringer i regelverket for bakketjenester og prosedyrene for fastsetting av operative støyrestriksjoner ved lufthavnene. Forslaget til endringer i slotsforordningen ble diskutert 8.oktober.

Diskusjonen av utkastet til rapport om *bakketjenester* (rapportør: Artur Zasada EPP, PL) viste stor uenighet blant parlamentarikerne hva gjelder KOMs forslag om videre liberalisering, bl.a. kravet om minst fire tjenestetilbydere på de store flyplassene. Rapportøren fikk derimot stor støtte for sitt forslag om å innlemme ei liste med minsteregler om kvalitet som tilbyderne må garantere.

I utkastet til rapport om *støyforordningen* går rapportøren Leichtfried (S&D, AUT) bl.a. inn for å innskrenke KOMs fullmakter betydelig, og å gi mer handlingsrom til regionale myndigheter i tråd med subsidiaritetsprinsippet. Ellers etterlyser han større vekt på helsemessige hensyn for å få bedre balanse mellom hensynet til økonomiske interesser og befolkningens behov. Les mer i TRANS nyhetsbrev [her](#). Møteagendaen med lenke til dokumentene finns [her](#).

Europaparlamentets rapportør for *slotsforordningen* Uggias (ALDE, IT) går i sitt utkast til innstilling inn for å øke utnyttelseskravet av tildelte slots fra 80 til 85%, og å introdusere en form for annenhånds omsetning av slots. Flere MEPs uttrykte imidlertid betydelig tvil om dette er hensiktsmessige endringer. Tvilen rår både innenfor og mellom de politiske gruppene. Det var bred enighet om behovet for å øke slots koordinatorens uavhengighet og transparensen i selve slots-transaksjonene. Endringsforslagene finner du [her](#), og rapportørens utkast til innstilling ligger [her](#).

TRAN skal stemme over de tre rapportene i pakken 6.november, mens den kommer til plenumsavstemning 17. eller 18. desember. Det skal stemmes over i alt 1000 endringsforslag.

Slots-forordningen behandles også i Rådsarbeidsgruppen, mens Rådet tidligere er blitt enige om hovedtrekkene i de to andre elementene. Det kypriotiske formannskapet tar sikte på å få enighet om en «general approach» på Rådsmøtet 29. oktober. En stor gruppe MS synes å være imot annenhånds omsetning av slots. Mange MS synes også å være tvilende til hensiktsmessigheten av å øke utnyttelseskravet til 85%. Prosedyresiden for slotsforordningen med tekstene finnes [her](#)

Funksjonelle luftromsblokker: TRAN krever at medlemsstatene stilles til ansvar

Etter at EUs FAB-koordinator G. Jarzembovski på TRANS møte 9. oktober hadde presentert sin siste – og nok en gang nedslående - rapport om manglende framgang i etableringen av de vedtatte funksjonelle luftromsblokkene (FABs), holdt TRANS leder Brian Simpson (S&D, UK) en tordentale over MS' manglende vilje til å ta på alvor beslutninger de selv har truffet. Han krevde at KOM umiddelbart etter utløpet av etableringsfristen 4. desember, bringer de aktuelle MS inn for EU-domstolen for traktatsbrud. Gjeldende regelverk er ok, men man må tydeligvis gå rettens veg for å få medlemsstatene til å forstå alvoret i sine forpliktelser, hevdet Simpson. Han kunne ikke forstå sendretiktheten siden FABene vil gi store økonomiske besparelser og miljømessige forbedringer. Han fikk full oppslutning i sin sterke kritikk av MS fra de andre partigruppene.

Jarzembovski opplyste at det nå bare er to FAB'er som mangler statsavtaler, men at ingen FABs vil fullt ut tilfredsstille til operasjonelle kravene til en FAB innen utgangen av 2012. Flere, bl.a. den store FABEC med Tyskland, BENELUX og Frankrike, er helt i startfasen av arbeidet. Han støttet KOMs initiativ om sammenslåing av NEFAB og SE/DK FAB som ville gi en større og mer funksjonell FAB. Med bakgrunn i den nedslående framdriften i etableringen av FABene fikk et forslag fra El Khadroui, S&D, BE) om å henstille til KOM om å forlenge Jarzembovskis mandat, bred tverrpolitisk oppslutning. Les mer [her](#).

Rapport om passasjerrettigheter vedtatt i TRAN

Egeninitiativ rapporten om passasjerrettigheter i alle trafikkslag (ført i pennen av Georges Bach, EPP, LU) ble vedtatt praktisk talt enstemmig i TRAN 17.september.

Rapporten legger bl.a. vekt på bedre informasjon og klagemuligheter. TRAN ber KOM om å lage et skjema for standardklage for hver transportmåte. KOM skal kunne bøtelegge transportselskap som bryt reglene. Komiteen ber også om klarere regler for kompensasjon til passasjerer når flyselskap går konkurs. Les mer i TRANs nyhetsbrev [her](#). Pressemeldinger om rapporten finnes [her](#), [her](#) og [her](#).

Grønnere og sikrere motorsykler

I såkalte «trilogforhandlinger» ble representanter for EP, Rådet og KOM 28. september enig om nye sikkerhets- og miljøkrav for kjøretøy i «L-kategorien», bl.a. motorsykler, mopeder og scootere. Dette gjelder ca. 30 millioner kjøretøy som står for kun 2% av veitrafikken, men 16% av dødsulykkene. Forordningen innfører bl.a. strengere sikkerhetsregler og utslippskrav: Euro 3 standarden blir utvidet til mopeder fra 2016, mens tunge motorsykler må oppfylle Euro 4 fra 2016 og Euro 5 fra 2020. Alle motorsykler over 125cc skal ha ABS, mens mindre motorsykler skal ha enten ABS eller CBS. Kompromisset må bli formelt godkjent av både EP og Rådet. Les mer [her](#).

Debatt om finansiering av EU-infrastruktur (CEF)

18. september hadde TRAN og ITRE komiteen en felles debatt om Connecting Europe Facility (CEF), KOMs forslag til EUs med-finansiering av infrastruktur innen transport, telekom/IKT og energi. De fleste parlamentarikerne uttalte seg positivt om forslaget, både hva gjelder metodikken og prosjekter som kan bli prioritert og få støtte. Det var imidlertid en tydelig frykt for at Rådet vil kutte ned på KOMs foreslåtte budsjetttrammer. I følge co-rapportøren Riquet (TRAN, PPE, Frankrike) er CEF det beste instrumentet EU har i årene framover for å gjenskape vekst i Unionen. Sammenhengen mellom CEF og struktur/regionalfondene var et viktig diskusjonstema. Det er strid om hvorvidt deler av disse midlene skal overføres til CEF for å sikre utbygging av transportinfrastruktur med klar europeisk merverdi i de minst utviklede regionene. I spørsmål om synergier og alternativ bruk av midler mellom de tre anvendeslesområdene i CEF'en pekte de fleste talerne på et viktig skille mellom transport som trenger mer offentlig finansiering på den ene siden og IKT og energi som i hovedsak skal finansieres via markedet på den andre siden. Likevel vil rapportørene anbefale synergi mellom sektorene som et av flere kriterier for å få CEF-støtte. Les mer [her](#). Prosedyren kan du følge [her](#), der også de ulike dokumentene blir lagt ut etter hvert.

Nytt TEN-T program: TRAN støtter KOMs forslag og krever nok penger

TRAN komiteen diskuterte utkastet til TEN-T rapport 6. september. Co-rapportørene Georgios Koumoutsakos (EPP, Hellas) og Ismail Ertug (S&D, Tyskland) støtter KOMs forslag om bindende tidsfrist for gjennomføring av TEN-T (2030 for kjernenettverket, 2050 for det omfattende nettverket) mens Rådet vil ha mer fleksibilitet. Rapportørene er også enige med KOMs konsept om 10 korridorer for å få bedre koordinering på tvers av landegrensene. MS frykter at korridorene vil kunne bli et nytt byråkratisk nivå med tvilsom merverdi. Videre støtter Koumoutsakos og Ertug i hovedsak KOMs forslag til prioriterte infrastrukturprosjekter i kjernenettverket og forslaget til standardkriterier. Ellers legger rapporten vekt på miljøanalyser og europeisk merverdi av prosjektene. Involvering av lokale og regionale styresmakter, samt befolkningen i beslutningsprosessene er ifølge rapportørene viktig for å sikre gjennomføring av prosjektene. 5. november skal TRAN diskutere endringsforslag, og 27. november vedta rapporten i komiteen.

ITRE rapport om telekommunikasjons nettverk (TEN) underveis

På sitt møte 9. oktober diskuterte ITRE-komiteen KOMs forslag til TEN-forordning om telekommunikasjonsnettverk. Det er kommet inn 291 endringsforslag til KOMs forslag. Endringsforslagene tar bl.a. sikte på å gjøre KOMs forslag tydeligere, fange opp den raske teknologiske utviklingen på en bedre måte, og etablere mer ambisiøse målsettinger for utbyggingen av høyhastighets bredbånd. Utkast til rapport og endringsforslag finns [her](#) og [her](#).

I forbindelse med bredbåndsutbygging har BEREC – fellesorganet for nasjonale tilsynsmyndigheter – kommentert KOMs forslag til revisjon av «EU guidelines for the application of State aid rules in relation to the rapid development of broadband networks». BEREC understreker markedstilnærmingen må være hovedprinsippet, og at statsstøtte bare skal der markedet svikter. All statsstøtte må medføre visse krav på å gi tilgang til nettverket. BEREC mener også at de nasjonale regulatorenes rolle i statsstøtte saker må klargjøres. Les BERECs innspill [her](#) og KOMs forslag [her](#).

ITRE diskuterte gjennomføringslover for roaming

På ITRE-komiteens møte 9. oktober presenterte KOM arbeidet med å lage «implementing acts» eller gjennomføringslover for den nye forordningen om Roaming (internasjonal gjesting). Forordningen krever at KOM vedtar gjennomføringslover som i detalj bl.a. skal regulere operatørenes forpliktelser. I følge forordningen skal gjennomføringslovene være på plass i løpet av 2012. Konsultasjonene med EP samtidig med komitologi arbeidet er ment å sikre tidsplanen.

Forberedelser til internasjonal telekomkonferanse WCIT-12

På ITRE-komiteens møte 9. oktober informerte KOM om forberedelsene til World Conference on International Telecommunications (WCIT-12) i Dubai 3.-14. desember. Hovedsak på agendaen er revisjon av International Telecommunications Regulations (ITRs) fra 1988. ITRs er en bindende global avtale om prinsippene som styrer den internasjonale telekomtrafikken. Oppdatering av regelverket er nødvendig i lys av den teknologiske revolusjon som har foregått på området. Viktige spørsmål i revisjonsarbeidet er bl.a. retten til å kommunisere, internettsikkerhet, skattelegging, internasjonal gjesting, interoperabilitet, samt nødvendige investeringer i lys av den eksplosjonsartede utviklingen i datatrafikk.

ANDRE AKTØRER

EU-domstolen styrker flypassasjerrettigheter

I to dommer 4. oktober gjorde EU-domstolen det klart at flypassasjerer har rett til kompensasjon ved nektet ombordstigning ikke bare når denne er begrunnet i kanselleringer. De to dommene som utfyller forordningene om flypassasjerers rettigheter gjelder klager mot Finnair og Iberia. Finnair hadde booket om passasjerer til et annet fly pga. streik. Dette førte til at «egentlige» passasjerer fra det siste flyet ble nektet å bruke sin opprinnelige forbindelse. I et slikt tilfelle, sier domstolen, har de krav på erstatning. I Iberia saken hadde passasjerene en mellomlanding. Siden det første flyet var forsinket, kansellerte Iberia deres seter i det neste flyet. Forsinkelsen var imidlertid ikke større enn at passasjerene rakk det andre flyets avgang. Men de ble likevel nektet ombordstigning på grunn av at flyselskapet hadde kansellert deres billetter. Også i dette tilfellet mente domstolen at passasjerene har krav på finansiell erstatning. Kjennelsene mot Finnair ligger [her](#) mot Iberia [her](#).

Miljøvennlig transport: politiske tiltak avgjørende

Det internasjonale energibyrået IEA har lagd frem to rapporter om mer miljøvennlig transport. IEA regner med en dobling av global transport innen 2050 og krever derfor en halvering av drivstoffbruket for å forbedre energisikkerheten og redusere miljøbelastningen. Den første rapporten, [Technology Roadmap: Fuel Economy of Road Vehicles](#) ser på teknologiutviklingen og konkluderer med at mye av teknologien er allerede moden, men markedsoptaket er hindret av politiske barrierer, eller mangel på incentiver. Derfor ser den andre rapporten, [Policy Pathway: Improving the Fuel Economy of Road Vehicles](#), på hva politikken kan gjøre for å stimulere til bruk av ny og alternativ teknologi og videre utvikling. Med rett teknologi og politikk tror IEA at en kan redusere dagens konvensjonelle drivstoffbruk med 80 prosent innen 20 år. Veitransport, som bruker 75% av oljen brukt til transport, har en nøkkelrolle.

IEA anbefaler konkrete mål for 2030 og internasjonal koordinering av disse (mellom i-land). I følge IEA vil viktige tiltak for å øke effektiviteten bl.a. være bedre veidekke, bruk av hybridbiler, bedre aerodynamikk og mindre vekt av kjøretøyer, samt automatisk motorstopp når bilen stanser. IEA foreslår politiske tiltak på 3 områder: informasjon, standarder for CO2-utslipp og drivstoffeffektivitet og skattetiltak. I følge IEA vil de økte kjøretøykostnadene etter kort tid spares inn ved mye mindre utgifter for drivstoff. Les mer [her](#) og [her](#).

Forskningsallianse for transport

20. september stiftet fem organisasjoner «European Transport Research Alliance (ETRA)», en ny europeisk forskningsallianse innen transport. Medlemsorganisasjonene er Forum of European National Highway Research Laboratories ([FEHRL](#), norsk kontakt er Statens vegvesen), European Conference of Transport Research Institutes ([ECTRI](#), norsk medlem TØI), European Rail Research Network of Excellence ([EURNEX](#), ingen norske medlemmer), HUMAN centred design Network for Information Society Technologies ([HUMANIST](#), norsk medlem TØI) og Forum of European Road Safety Institutes ([FERSI](#), norsk medlem TØI). Opprettinga av alliansen skjedde som et EU-støttet prosjekt. Les mer [her](#).

Høringer

Road infrastructure charging

KOM ønsker synspunkter på en lang rekke spørsmål knyttet til veibruksbetaling. Høringsfristen er 4. november. Høringsdokumentet finnes [her](#).

Modernisering av Single European Sky lovgivningen

KOM ber om synspunkter på forenkling, klargjøring og effektivisering av SES-lovgivingen og harmonisering av SES og EASA-regler. Høringsfrist 13.12. Online spørreskjema finnes [her](#).

Bærekraftig bytransport

KOM ønsker synspunkter på planer og tiltak, bl.a. om veibetaling, tilgangsbegrensninger og godstransport i byen. Høringsfrist 17. desember; opplegget finnes [her](#).

Konferanser

ECTA (European Competitive Telecommunications Association) årskonferanse: «**Broadband fast or slow lane?**» 26.-28. november i Brussel. Mer informasjon på [ECTAs hjemmesider](#).

Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Building the Connected Continent](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [A European strategy for cloud computing](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Connecting Europe with fast broadband](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Certainty, consistency, competition](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Europe's railway at a junction: signals for change](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Connecting and competing in the future \(jernbane\)](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [A vital resource: Europe's ports face winds of change](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Connecting Europe Facility – Enabling Europe's growth](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [10 years on and still not delivering \(SES\)](#)

Vennlig hilsen

Olav Grimsbo, Samferdselsråd

olgr@mfa.no +32 (0) 2 238 74 44

