

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 1 | 2014

Brussel, 14.februar



| HOVEDSAKER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | INNHold                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Ønsker om å avslutte flest mulig saker før nyvalg til Europaparlamentet i mai, og ny Kommisjon til høsten, har resultert i raskere enighet mellom EU-institusjonene enn man ellers ville fått. Det gjelder bl.a. nye regler for kjøretøykontroll, digital ferdskrifer, og prosedyrer for støyrestriksjoner ved lufthavnene.</p> <p>Det arbeides med å få til et separat vedtak om Jernbanepakke IVs tekniske del, mens konkurransespørsmålene blir skøvet ut i tid. Det er oppstått ny usikkerhet om «unbundling» togdrift – infrastruktur etter påtrykk fra Deutsche Bahn.</p> <p>Forhandlinger om omfattende luftfartsavtaler med betydning for Norge er på gang. Forhandlinger EU-Brasil forventes avsluttet raskt, og KOM vil å be om forhandlingsmandat for en omfattende avtale EU-ASEAN.</p> <p>Miljøkomiteen i EP opprettholder presset på ICAO for en global markedsbasert ETS-løsning for luftfarten innen 2016. I en regional interim-løsning skal også tredjelands flyselskaper være kvotepliktige for den del av rutene som berører EØS-territorium. Plenumsbehandlingen blir spennende siden transportkomiteen og næringskomiteen har advart mot løsningen.</p> <p>I lys av stor uro i vegtransportmarkedet, knyttet til kabotasje kjøring og sosial dumping, arbeider KOM med en rapport om tilstanden i markedet, og om mulige tiltak for bedre håndheving. Det nye regelverket for kjøretøykontroll og digital ferdskrifer vil på sikt bidra til et mer velfungerende vegtransportmarked.</p> <p>I Europaparlamentet og blant medlemsstatene er det stilt kritiske spørsmål ved nytteverdien av KOMs nye forslag til regelverk for havnetjenester. Maritime organisasjoner støtter KOM, mens fagbevegelsen er kritisk.</p> <p>KOM har lagt fram forslag til en ny global modell for styringen av Internett. Det blir spennende å se hvilket rom medlemstatene er villige til å gi KOM i oppfølgingen.</p> <p>Det går mot betydelige modifiseringer av KOMs forslag til et felles telekom-marked. Både i EP og blant medlemsstatene er det stilt kritisk spørsmål til timing og nytteverdi.</p> | <p><b>Planer og resultater</b><br/>Rådsmøter under gresk ledelse<br/>Færre initiativ enn normalt i 2014</p> <p><b>Infrastruktur og nettverk</b><br/>Nytt EU byrå for infrastruktur<br/>Billigere utbygging av bredbånd</p> <p><b>Telekommunikasjon og post</b><br/>Tvil om Telekom-pakkens nytte<br/>Regulerte markeder revideres<br/>Ny modell for Internett styring<br/>Bedre og billigere e-handel-levering</p> <p><b>Vegtransport</b><br/>Ny digital ferdskrifer vedtatt<br/>Kjøretøykontrollpakken på plass<br/>Ulovlig kabotasje forstyrrer ikke?<br/>Ikke enighet om modulvogntog</p> <p><b>Jernbane</b><br/>Nytt press på Jernbanepakke IV<br/>Oppslutning om Shift2Rail</p> <p><b>Luftfart</b><br/>Bedre rettigheter for flypassasjerer<br/>Strid om lufttrafikk tjenestene<br/>Nye størprosedyrer<br/>Forhandlinger med Brasil<br/>Omfattende avtale med ASEAN?</p> <p><b>Havn og sjø</b><br/>Endringer i havnepakken<br/>Maritime næringer støtter KOM</p> <p><b>Transport&amp;Miljø</b><br/>Nytt tak for CO2-utslipp fra nye biler<br/>Redusert utslippstak for varebiler<br/>Pakke for bærekraftig bytransport<br/>Klima- og energi-rammeverk 2030<br/>Overgangsordning for ETS/luftfart</p> <p><b>Høringer</b></p> <p><b>Konferanser</b></p> <p><b>Taler</b></p> <p><b>Informasjonsvirksomhet 2013</b></p> |

## Planer, prioriteringer, resultater

### Rådet: Dagsorden under gresk EU-formannskap

- *Det europeiske jernbanetilsynet ERAs oppgaver og ansvar*
- *Markedsåpning og bruk av anbud ved offentlig kjøp av jernbanetjenester*
- *Utrulling av infrastruktur for alternative drivstoffer*
- *Bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk*
- *Liberalisering av adgangen til havnetjenester*
- *Tiltak for et indre telekommunikasjonsmarked*

Dette er hovedsakene på det greske EU-formannskapets foreløpige agenda for Transport- og Telekommunikasjonsrådets møter 14.mars (transport) og 5. og 6.juni (hhv transport og telekommunikasjoner). Agendaene finnes [her](#), se s. 51-55.

På 14.mars-møtet håper formannskapet på politisk enighet om reviderte rettigheter for flypassasjerer; denne saken ble det ikke mulig å få enighet om under det litauiske formannskapet i fjor høst. Enighet om ERA-forordningen (tredje del av Jernbanepakke IVs tekniske del) er en annen stor sak som ble «overført» til det greske formannskapet.

Enighet om harmoniserte støyprosedyrer ved lufthavner og utrulling av infrastruktur for alternative drivstoffer er nødvendig for å kunne nå enighet i triloger før valget til nytt Europaparlament i slutten av mai. I begge disse sakene har EP gitt uttrykk for større ambisjoner enn Rådet. Single European Sky 2 + står ikke på den greske agendaen; dette reflekterer den brede negative mottakelsen medlemsstatene har gitt dette forslaget fra KOM.

Under transport-delen av juni-møtet regner formannskapet med å få på plass enighet om utrulling av eCall-systemet, og vedtak om EUs satsing på et stort program for jernbane FoU («Shift2rail») som skal støtte opp under realiseringen av Jernbanepakke IV. Formannskapet har nå åpnet diskusjonen om den konkurransepolitiske delen av Jernbanepakke IV, og legger opp til en policy-diskusjon om bl.a. obligatorisk bruk av anbud. Her er det store meningsforskjeller mellom medlemsstatene. En annen kontroversiell sak gjelder åpning for bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk. Denne inngår i revisjonen av direktivet om kjøretøyers vektorer og dimensjoner. Formannskapets forhåpning om en «general approach» virker vel optimistisk. Det samme gjelder behandlingen av KOMs forslag til forordning om adgangen til havnetjenester; her har både enkelte medlemsland og fagbevegelsen gitt uttrykk for betydelig skepsis.

På telekom-området forventer formannskapet enighet om direktivet om tiltak for økt nettverks- og informasjonssikkerhet på Rådsmøtet 6.juni. Hvorvidt det kan bli enighet om hovedtrekkene i forordningen om Telecommunications Single Market (TSM) synes pt mer usikkert siden det er betydelige meningsforskjeller mellom medlemsstatene. KOM er ikke fornøyd med at det greske EU-formannskapet ikke har gitt TSM-pakken særlig prioritet. Dersom medlemsstatene ønsker et felles digitalt marked så trenger man harmoniserte regler – så enkelt er det i følge Kommisjonen.

### KOMs arbeidsprogram: Færre initiativ enn normalt på grunn av skifte av mannskap

Arbeidsprogrammet for 2014 er vesentlig tynnere enn normalt siden den nåværende Kommisjonens mandatperiode utløper i oktober, og at et nytt mannskap som tiltrer til høsten, kan ha andre prioriteringer. Arbeidsprogrammet har få lovgivningsinitiativ, mens det varsles noen flere policy-dokumenter. I første kvartal planlegges bl.a. en gjennomgang av opplæringsdirektivet for yrkessjåfører, inkl. krav til øko-kjøring; i tredje kvartal varsles revisjon av forordningen som skal hindre subsidiering og ulovlig priskonkurranse fra tredjeland flyselskaper.

På det følsomme området vegtransportkabetasje vil KOM i første kvartal vedta en Kommisjonsforordning om klassifisering av brudd på sosiale og tekniske bestemmelser etter alvorlighetsgrad. Hensikten er å sikre lik kontroll- og behandlingspraksis i alle land. Blant andre policy-initiativ i transportsektoren varsles en anbefaling om best praksis i nasjonale trafikksikkerhetsprogrammer i mars, men ingen ny EU handlingsplan slik Europaparlamentet har bedt om.

Den avtroppende Kommisjonens hovedprioritet er å få vedtatt Jernbanepakke IV i 2014; det virker imidlertid ganske urealistisk siden Rådet så vidt har startet gjennomgangen av konkurransedelen.

På ekom-området ble det nylig lagt fram en revisjon av listen og relevante markeder som prisreguleres. Det varsles bl.a. en slutt-evaluering av Safer Internett-programmet, og visse justeringer i Radio Spektrum Policy-programmet.

Kommisjonens rullerende arbeidsprogram ligger [her](#).

## Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

### INEA: Nytt EU-byrå for infrastruktur

1.januar ble TEN-T EA omdannet til Innovation and Networks Executive Agency (INEA). Det nye byrået har fått en rekke nye oppgaver og mansvarsområder, og vil nå dekke energi-infrastruktur og telekommunikasjoner i tillegg til transport. INEA skal behandle og overvåke støtteberettigede prosjekter under finansieringsordningen Connecting Europe Facility og forskningsprogrammet Horizon 2020.

### Trilog for billigere utbygging av bredbånd

30. januar startet Rådet og Europaparlamentet (EP) trilogforhandlinger om Europakommisjonens lovforslag for å få ned kostnadene for utbygging av bredbånd. Rådet og EP er allerede enige om å endre forslaget fra forordning til direktiv (som gir et visst spillerom for nasjonale tilpasninger). På neste møte 24. februar håper man å finne et kompromiss. Men der er fremdeles en del punkter der EP har en annen oppfatning enn Rådet. EP vil at bygninger som er tilrettelagt for superraskt bredbånd merkes på frivillig basis. Videre krever det en obligatorisk «single information point» om lokal infrastruktur. Rådet er på sin side ikke enig i «resiprositetsprinsippet», nemlig at infrastrukturoperatører innen energi, transport, etc. skal åpne sine nett for bredbånd, og omvendt at bredbånd infrastrukturoperatører åpner sine for energi, transport ol.. Endelig er det strid om implementeringsdato, og partene må bli enige om en prosedyre for konfliktløsning.

## Telekommunikasjoner og post

### EP og Rådet: kritisk behandling av den nye Telekom-pakken

KOMs forslag om ny forordning for et «Telecoms Single Market for a Connected Continent» fikk blandet mottakelse da pakken ble lagt fram 11.september i fjor. Det ble bl.a. reist spørsmål ved nytteverdien av å legge fram en ny, omfattende pakke når den gjeldende knapt er ferdig implementert og den har ikke fått tid til å virke.

Behandlingen av det nye forslaget er kommet godt i gang i Europaparlamentet, mens behandlingen tar lengre tid i Rådet. I EP foreligger mer enn 800 endringsforslag til KOMs forslag. Under diskusjonen i EPs ITRE-komite 22.januar ble pakken utsatt for sterk kritikk på flere punkter. Bl.a. ble roaming-forslaget karakterisert som altfor komplisert, og forslaget om en felles-europeisk lisens for telekom-operatører ble foreslått erstattet av et notifikasjonssystem og en anti-diskriminerings klausul. [Utkast til rapport](#) og endringsforslagene kommer til avstemning i ITRE-komiteen 24.februar og i plenum 2.april.

Under *Rådets* policydebatt i desember i fjor kom det sterk kritikk av mangel på høring av medlemslandene før KOM la fram pakken. I diskusjonene i Rådets Telekom-arbeidsgruppe er det bl.a. reist spørsmål om behov et for konsolidering i næringen, motstand mot at KOM skal ha noen avgjørende rolle i spektrumforvaltningen, og spørsmålstegn ved nytteverdien av felles-europeisk operatør lisens. Det greske formannskapet håper på enighet om en general approach i juni. Pr i dag virker det imidlertid mest realistisk at det blir lagt fram en statusrapport. KOM virker bekymret for svak framdrift i Rådets behandling. Noe endelig vedtak (EP og Rådet) kan neppe ventes før ved årsskiftet 2014/2015.

### **KOM: Regulerende telekom markeder revideres**

KOM publiserte 24. januar utkast til reviderte anbefalinger for regulerende telekom markeder der medlemsstatene kan regulere priser fordi markedsmekanismene ikke fungerer godt nok. Per i dag (Recommendation fra 2009) er 7 markeder regulert. DG CONNECT foreslår nå å liberalisere fire av disse. BEREC skal gi sin vurdering av forslaget i juni, og forslaget skal behandles i komitologikomiteen COCOM etter sommerferien slik at KOM kan vedta regelverket i september. Organisasjonen for nykommere i markedet – European Competitive Telecommunications Association – ECTA- ber om at man ikke foretar endringer som forstyrrer konkurransen i markedet. Organisasjonen mener den nåværende modellen fremmer konkurranse. Les mer [her](#).

### **KOM: Ny modell for styring av Internett**

EU-Kommisjonen la 12. februar frem en melding om Internet Governance hvor den foreslår en overgang fra det California baserte ICANN, organisert under amerikansk lov, til en mer internasjonal/global modell. KOM foreslår imidlertid ikke at FN organisasjonen den internasjonale teleunion, ITU, skal erstatte ICANN. Derimot ønsker KOM en modernisering av det nåværende systemet og en globalisering av ICANN etter en klar timeplan. Styringen skal baseres på fundamentale menneskerettigheter og demokratiske verdier, og organiseres gjennom «multi-stakeholder platforms and the High Level Group on Internet Governance». Bakgrunnen for meldingen er et årelangt ønske om å redusere den amerikanske innflytelsen og eierskapet i forhold til internett, samtidig som mange er urolige for at «global styring», f.eks gjennom FN skal gjøre internett til en arena for internasjonal strid. Det blir spennende å se hvilket «rom» medlemslandene er villige til å gi Kommisjonen i denne saken. På den ene side er en opptatt av at EU skal tale med en stemme i internasjonale internett-fora, på den annen side har også medlemslandene lang tradisjon for selv å være med på styringen av internett, en plass de ut fra tidligere erfaringer ikke lett vil gi slipp på. Lenker til [melding](#) (COM), og [pressemelding](#).

### **EP: Krever billigere og bedre leveringer fra e-handel**

4. februar vedtok EP plenum rapporten om e-handels logistikk utarbeidet av MEP Pablo Arias Echeverría (EPP, ES). Markedet for e-handel er stort og voksende, med en anslått verdi på 45 milliarder euro. Det er imidlertid fortsatt en rekke flaskehalser knyttet til leveringene, særlig på tvers av landegrensene. EP har særlig fokus på bedre forbrukervern, og vil sikre bedre transparens og informasjon om leveringsalternativer, priser og vilkår. EP ber KOM om å vedta retningslinjer for minstestandarder slik at informasjon kan sammenlignes på websidene. EP vil også ha etablert et grensekryssende «parcel tracking og tracing» system. EPs rapport ligger [her](#).

## **Vegtransport**

### **Trilog: Forordning om digital ferdsskriver godkjent**

Europakommisjonen, Rådet og Europaparlamentet (EP) ble på høstparten i fjor enige om en kompromisstekst om reglene for digitale ferdsskrivere (tachograf) for lastebiler over 3,5t. Den

endelige teksten er nå vedtatt etter at den ble godkjent i EP Plenum 14.januar på samme måte som den tidligere er vedtatt av Rådet. Den nye ferdskriveren er ment å styrke trafikksikkerheten, bedre overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene, samt redusere mulighetene for svindel og dermed sikre like konkurransevilkår. Gjennom satellitt posisjonering, mikrochip i sjåførkortet, og andre tekniske forbedringer sikres bedre registrering og lagring av kjøredata, og gjør vegkantkontrollen enklere og mer pålitelig. Høyere krav til godkjente verksteder for innstallering og kalibrering av ferdskriverne skal også bidra til å redusere misbruk. De nye ferdsskriverne forventes i markedet rundt 2018. Pressemelding fra KOM ligger [her](#).

### **Trilog: Kjøretøykontroll-pakken på plass**

18. desember nådde Europakommisjonen, Rådet og Europaparlamentet frem til et kompromiss om det nye tekniske regelverket for kontroll av kjøretøyer. Obligatorisk kontroll av motorsykler var et blant flere utestående spørsmål. Partene landet på at motorsykler over 125 ccm skal kontrolleres fra 2022. Men påbudet er veldig fleksibelt: Dersom medlemslandene kan vise til ekvivalente sikkerhetstiltak kan man droppe den tekniske kontrollen. Den europeiske paraplyorganisasjon FEMA (Federation of European Motorcycle Associations) var mot inkludering av motorsykler, men er fornøyd med fleksibiliteten i kompromisset. Derimot beklager trafikksikkerhetsorganisasjonen ETSC (European Transport Safety Council) den samme fleksibiliteten og at mindre motorsykler ikke er med. ETSC mener det er en «missed opportunity» til å få ned dødstallet: motorsyklistene representerer 2% av trafikken, men 17% av ulykkene, sier ETSC. Europaparlamentets transportkomité (TRAN) bekreftet kompromisset 21.januar. Les pressemelding fra Rådet [her](#) og fra KOM [her](#).

### **KOM: Ulovlig kabotasje forstyrrer neppe markedet**

KOM har varslet en rapport om tilstanden i det europeiske vegtransport markedet i slutten av februar. Rapporten vil bl.a. omhandle omfanget av kabotasje og drøfte spørsmålet om betydningen av ulovlig kabotasje kjøring. 24.januar bekreftet visepresident Kallas dette. Rapporten vil bl.a. inneholde svar på spørsmål fra MEP Carlo Fidanza MEP (EPP, Italia) om urettferdig konkurranse, særlig påstått ulovlig kabotasje praksis fra øst-europeiske transportører. Fidanza ønsket å høre hva KOM har tenkt å gjøre med dette. Kallas sa imidlertid at det ikke finnes noe troverdig bevis for at kabotasje (anslagsvis 2% av alt gods transportert) eller påståtte ulovligheter har hatt nevneverdig betydning for transportmarkedet. Kallas sa at medlemsstater som har gjennomført kontroller kun har identifisert et begrenset antall ulovligheter. Kallas var derfor ikke villig til å si noe mer enn at rapporten vil bl.a. vil inneholde ytterligere statistikk. Rapporten kommer som forventet i tråd med Forordning 1072/2009 om det internasjonale vegtransportmarkedet.

### **TRAN: Kompromiss om modulvogntog sitter langt inne**

Saksordfører Leichtfried sliter med å finne et akseptabelt kompromiss i det omstridte spørsmålet om å åpne for bruk av modulvogntog i grensekryssende trafikk. Posisjonene er sterkt polariserte. Avstemningen som etter planen skulle foregått 11.februar er nå utsatt til mars.

Lenge så det ut til at det kunne gå mot en «unntaksordning» for naboland som tillater lange og tunge vogntog (les de nordiske). Nå synes det imidlertid som om man vil skyve hele spørsmålet fram i tid i påvente av en Impact Assessment. Siden det allerede finnes mye dokumentasjon, bl.a. en studie bestilt av EP selv, gjenspeiler dette muligens at man ikke greier å finne et mer praktisk kompromiss nå. En skal heller ikke undervurdere virkningene av et meget intenst lobbyarbeid fra jernbaneorganisasjonenes side. Senest 29.januar pekte de på at modulvogntog vil svekke mulighetene for intermodal og kombinert transport. Kampen om modulvogntog i grensekryssende trafikk inngår som del av revisjonen av direktivet om kjøretøyers vektor og dimensjoner.

## Jernbane

### EP: TRANs rapport om Jernbanepakke IV satt under nytt press før plenum

17. desember i fjor vedtok Europaparlamentets transportkomité (TRAN) rapportene om Jernbanepakke IV. Sertifisering av togmateriell og -selskaper blir harmonisert, det blir klarere skille mellom infrastruktur og togdrift, og innenlands persontrafikk åpnes i større grad for konkurranse. Det europeiske jernbanetilsynet ERA vil gradvis få mer ansvar for teknisk godkjenning. Det åpnes for mer konkurranse i innenriksmarkedet bl.a. ved at direkte tildeling av tjenestekontrakter i framtida bare skje med god begrunnelse og hvis visse effektivitetskriterier er sikret. Over tid skal det bli økte krav til bruk av anbud.

Når det gjelder skillet mellom jernbaneoperatør og infrastrukturforvalter kan medlemslandene velge enten å ha en integrert struktur under felles holdingselskap (slik det er bl.a. i Tyskland) men med et klart skille («kinesisk mur») for å hindre kryssubsidiering og forfordeling av konkurranter, eller man kan organisere drift og infrastruktur som to separate, uavhengige aktører (full unbundling).

Vedtaket ble umiddelbart tatt godt imot av jernbanesektoren og også av KOM. Les TRANs pressemelding [her](#) og KOMs pressemelding [her](#). Før avstemningen i EP plenum i slutten av februar er det imidlertid blitt ny spenning om saken. Spenningen er særlig knyttet til rapporten om «unbundling» - krav til skille mellom togdrift og infrastruktur i integrerte selskaper. Her bygger det seg opp press fra sterke aktører som Deutsche Bahn gjennom lobbyporiganisasjonen CER med sikte på å få vedtatt oppmykninger i det kompromisset som ble vedtatt i TRAN. Mange frykter at dersom slike endringer blir vedtatt så vil det bl.a. true infrastrukturforvalterens uavhengighet og svekke kontrollen med at offentlige midler ikke blir brukt til å subsidiere kommersielle aktiviteter. Et felles brev fra CLECAT (speditører/samlastere), ESC (vareiere) og ERFA (nye togselskaper) uttrykker sterk frykt for at hele pakken vil kunne bryte sammen dersom endringsforslag blir vedtatt. Brevet ligger [her](#).

Usikkerheten som nå er skapt vil også kunne påvirke muligheten for en eventuell trilog om den tekniske pillaren før nyvalg til EP i mai. Både i EP og Rådet med tilslutning fra KOM, har man ønsket å få til et vedtak om nødvendige endringer i det tekniske regelverket selv om enighet om organisatoriske og konkurransepolitiske spørsmål vil ta lengre tid.

Rådet jobber videre med jernbanepakken under det greske formannskapet. Det tas sikte på enighet om det tredje og siste elementet i den tekniske pillaren – ERA-forordningen – i mars, mens det kan bli en policy-debatt om PSO-forordningen (bruk av anbud) på juni-møtet. De andre konkurranse-delene i pakken vil bli behandlet under italiensk ledelse i annet halvår.

### Bred oppslutning om Shift2Rail-programmet

Det er bred oppslutning om det store teknologi-programmet Shift2Rail som skal støtte opp om målsettingene med Jernbanepakke IV. Gjennom offentlig-privat samarbeid forventes investeringer på opp til 1 milliard euro i forskning og innovasjon for framtidsrettet infrastruktur og materiell. EUs andel av finansieringen vil komme fra det nye forskningsprogrammet Horizon 2020. Utkast til rapport (høring) fra EPs ITRE-komite ligger [her](#).

## Luftfart

### EP har vedtatt bedre rettigheter for flypassasjerer

Med overveldende flertall vedtok EP i plenum 4.februar rapporten om revisjonen av Forordning 261/2004. EP ønsker på vesentlige punkter å gå lengre enn KOM for å forsterke flypassasjerenes rettigheter. Det gjelder bl.a. økte kompensasjonsbeløp ved forsinkelser,

klarere krav til rask informasjon om re-routing og oppfølging av klager, og innsnevring av flyselskapenes muligheter til å påberope seg «ekstraordinære omstendigheter». EP fjerner også automatikken i at returbilletten blir ugyldig dersom utreisebilletten ikke benyttes. Dessuten legger EP til et krav om etablering av garantifond i tilfelle flyselskapet går konkurs. Dette siste er i strid med KOMs holdning. EPs pressemelding finner du [her](#).

I avveiningen mellom forbrukernes og flyselskapenes interesser har EP lagt størst vekt på forbrukerinteressene. Men siste ord i denne saken er ikke sagt før Rådet kommer med sin innstilling. Det pågår nå hektisk diskusjon mellom medlemsstatene om Rådets holdning, og det greske EU-formannskapet regner med politisk enighet på Rådsmøtet 14.mars. Det er grunn til å regne med at Rådet i større grad vil ta hensyn til flyselskapenes kostnader og konkurransekraft. Det vil i så fall gi betydelig avstand mellom EP og Rådet som må overvinnes i trilogforhandlinger – som neppe vil bli ferdig før valg til nytt EP i mai (valgkampen starter i praksis rundt 1.april).

**EP/TRAN: Reorganisering av lufttrafikkjenestene vedtatt mot protester**  
TRAN vedtok 30.januar med overveldende flertall rapporten om KOMs forslag til justeringer av Single European Sky-lovgivningen (SES2+). Avstemningen skjedde mot et bakteppe av sterke protester fra flygeledere og andre fagforeninger. Rapporten avviser KOMs forslag om å skille ut og konkurranse utsette «støttetjenester», som for eksempel værvarslings- og aeronautiske informasjonstjenester, fra den egentlige lufttrafikkjenesten. Dette var et av hovedgrepene i KOMs forslag for å redusere kostnadene og øke effektiviteten i lufttrafikkjenestene. TRAN er imidlertid enig i KOMs prinsipielle tenkning og overlater til medlemsstatene å sikre at tjenesteleverandører velges ut på en transparent og kostnadseffektiv måte. Fagbevegelsen frykter at endringene vil sette arbeidsplassene i fare og at tjenestekvaliteten blir redusert. Komiterapporten skal behandles i EP Plenum den 11.mars.

KOMs [forslag](#) står ikke på det greske EU-formannskapetets arbeidsprogram for Rådet i dette halvåret. Med bakgrunn i den sterke motstanden fra medlemsstatene som kom til uttrykk i det uformelle minstermøtet i Vilnius i september i fjor, er det videre liten grunn til å tro at det italienske EU-formannskapet i annet halvår vil ta opp ballen heller. Medlemsstatene mener at det er prematurt å komme med nye regler før gjeldende SES-regelverk, inkl etablering av de ni funksjonelle luftromsblokkene, er gjennomført. Det betyr i så fall at behandlingen av forordningsforslaget i EUs institusjoner inntil videre stopper opp.

### **Trilog: Enighet om harmoniserte støyprosedyrer ved lufthavner**

På trilogmøte 27. januar ble Europaparlamentet (EP) og Rådet enige om forordningen som harmoniserer og styrker reglene for fastsetting av operative begrensninger ved lufthavnene for å begrense støy fra fly. Dette regelverket er tatt ut av den såkalte Lufthavnpakken og gitt separat behandling. Behandling av resten av pakken (bakkhåndtering og slots) synes å være lagt på is. Rådet og EP begrenset rollen til Europakommisjonen (KOM): Medlemsstatene skal gi KOM informasjon om flyforbud og andre restriksjoner. KOM kan komme med innvendinger som ansvarlig myndighet må svare på, men får ingen overprøvingsrett med veto. Teksten sørger ellers for informasjon ikke bare til KOM, men også til andre medlemsland, berørte aktører og ikke minst offentligheten. EP fikk gjennomslag for sitt ønske om å inkludere helsehensyn i teksten. Kompromisset må formelt godkjennes av Rådet og EP i løpet av våren. Forordningen trer i kraft to år etter publisering i EUs Lovtidende. Les mer [her](#).

### **KOM: Luftfartsforhandlinger EU-Brasil gjenopptatt**

Tjenestemenn fra EU and Brasil gjenopptok i slutten av januar forhandlingene om en omfattende avtale om et åpent luftfartsmarked. De nye forhandlingene bygger på den avtalen som ble fremforhandlet i 2011, men hvor Brasil ikke kunne godta visse bestemmelser. Avtalen

skal øke markedsadgangen for flyselskapene og harmonisere regelverk knyttet til security, safety, miljø, passasjerrettigheter og rettferdig konkurranse. Avtalen er et viktig skritt i [EUs eksterne luftfartspolitikk](#) som ble vedtatt i 2012. Det regnes med at avtalen kan undertegnes innen utgangen av februar. På samme måte som luftfartsavtalen EU-US vil tilslutning til denne avtalen også være av interesse for Norge. Brasil er et sterkt voksende luftfartsmarked.

### **KOM: Forhandlinger om omfattende luftfartsavtale mellom EU og ASEAN?**

Resultatet fra EU-ASEAN toppmøtet om luftfart i Singapore 11-12 February overgikk forventningene. Hovedresultatet ble en felleserklæring fra EU og ASEAN (en gruppe på 10 land i Sør-Øst Asia) om en omfattende "open skies" mellom de to blokkene. KOM forventes raskt å ville be Rådet om mandat til å åpne avtaleforhandlinger. I flg visepresident Kallas vil en slik avtale fjerne en avgjørende «missing link» i EUs eksterne luftfartspolitikk. Kallas pekte også på at en omfattende avtale vil kunne erstatte gjeldende bilaterale avtaler, og ville i så fall bli den første luftfartsavtale mellom to store blokker av land. Med til sammen over 1 milliard innbyggere vil det være et svært stort markedspotensiale. Hensikten avtalen vil være å åpne de respektive markedene for konkurranse, og harmonisere regulatoriske forhold; fra EUs side med særlig vekt på forsterket safety og security. Til toppmøtet hadde Kallas med seg en delegasjon på 150 mennesker fra flyselskaper, lufthavner, flyprodusenter, nasjonale myndigheter og Kommisjonen.

## **Havn og sjø**

### **EP/TRAN: Betydelige endringer foreslås i havne-pakken**

Flere parlamentarikere har stilt spørsmålsteget ved behovet for denne forordningen etter at KOM la fram sitt forslag i fjor høst. Rapportøren (Knut Fleckenstein, S&D, DE) understreket imidlertid da han presenterte sitt utkast til rapport at hensikten er å skape bedre rettslig sikkerhet for havnene og bidra til å styrke havnene som knutepunkter i TEN-T nettverket. Han understreket betydning av en uavhengig ledelse av havnene for å sikre nødvendig handlefrihet. Han la også vekt på å unngå unødig byråkrati i havneforvaltningen. Blant de mer enn 500 endringsforslagene fra parlamentarikerne inngår noen som ganske enkelt avviser hele forslaget, andre mener at virkeområdet må reduseres, og noen foreslår at forordningen ikke skal gjelde private havner.

Avstemning i TRAN 18.mars og i plenum 14.april. Rapportutkastet ligger [her](#).

Rådets arbeidsgruppe har startet behandlingen av pakken. Det greske formannskapet håper på enighet om en «general approach» på juni-møtet. Mange medlemsstater har – på samme måte som i EP – stilt spørsmålsteget ved behovet for denne forordningen. Slik framdriften er i dag, kan det synes mer realistisk at det kun blir en statusrapport på juni-møtet.

### **Maritime næringer støtter KOMs liberaliseringsforslag**

Europakommisjonens (KOM) havnepakke får støtte av de maritime brukerorganisasjonene European Community Shipowners' Association (ECSA), European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), European Shippers' Council (ESC) og European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA). Disse skrev 21. januar et felles brev til Europaparlamentets transportkomité TRAN fordi de mener at endringsforslagene framsatt i komiteen fører til utvanning av KOMs forslag til Havnepakke. Organisasjonene støtter i store trekk KOMs liberaliseringsforslag. Det er interessant å merke seg at havneorganisasjonen ESPO ikke er blant underskriverne. Denne organisasjonen representerer havner med ulik institusjonell forankring og holdning til konkurranse i havnetjenestene. Les brevet [her](#).

## Transport & Miljø

### EP/ENVI: Godtar kompromiss om CO2-utslipp fra nye personbiler

Europaparlamentets miljøkomité (ENVI) har godkjent det nye kompromisset mellom Europakommisjonen, Rådet og Europaparlamentet etter at Tyskland hadde motsatt seg et tidligere kompromiss. Målet om maksimalt 95g CO2-utslipp per km for nye personbiler fra 2020 står ved lag, men det blir ytterligere ett års innfasingsfrist, og biler som forurensrer veldig lite får «super credits» i 2020-2022. Den nye FN-testmetoden World Light Duty Test Procedure (WLTP) som tar utgangspunkt i mer realistiske betingelser når det gjelder beregning av forbruk og utslipp skal bli tatt i bruk så snart som mulig. Rådet og Europaparlamentets plenum og Rådet forventes formelt å godkjenne kompromisset i løpet av vinteren. Les mer [her](#). Teksten finnes [her](#) og «procedure file» [her](#).

### EP: Kompromiss om tak for CO2-utslipp fra varebiler godtatt

Europaparlamentet (EP) godkjente 14. januar trilogkompromisset for lavere tak for CO2-utslipp fra varebiler og små lastebiler. Fra 2020 får de i gjennomsnitt slippe ut maksimalt 147 g/km. Rådet må formelt godkjenne kompromisset før de nye reglene kan offentliggjøres i EUs Lovtidende. Les mer [her](#).

### KOM: Pakke for bærekraftig bytransport framlagt

Europakommisjonen (KOM) la i desember i fjor fram en pakke for bærekraftig bytransport («Urban Mobility Package»). Hensikten er å stimulere et skifte til renere og mer bærekraftig transport i byområder. Pakken skal motvirke forurensende kjøring, dårlig luft, støy og høye CO2-utslipp.

Pakke har fire hovedelementer:

- Utveksling av [best praksis](#) – organisatorisk plattform for samarbeid blir etablert i 2014
- FoU-støtte gjennom Horizon 2020 (Civitas 2020, Smart Cities og Communities,..)
- Målrettet støtte til bytransport-prosjekter gjennom strukturfond + Connecting Europe Facility (CEF).
- Sterk oppfordring til å utvikle “Sustainable urban mobility plans” som særlig bør fokusere på mer effektiv og miljøvennlig varedistribusjon, tiltak for atkomstregulering,
- Økt bruk av ITS bl.a. lettere tilgang til trafikkinfo på tvers av transportmidler, samt
- Trafikksikkerhet som integrert del av byplanlegging

Som en kommentar til KOMs forslag ber handelsorganisasjonen Eurocommerce om forenkling og harmonisering av reglene for varedistribusjon og logistikk i byområder. I dag er det et lappeteppe av lokale regler som svekker effektiviteten i varehandelen og er miljømessig uheldig.

Sustainable Urban Mobility Plans har visse likheter norske helhetlige bymiljøavtaler: bredt sammensatte tiltak med statlige tilskudd. Norge kan ikke påregne støtte via strukturfond og CEF, men siden Norge deltar i Horizon 2020 kan norske miljøer delta i konkurransen om FoU-prosjekter. Deltakelse i utveksling av best praksis vil være nyttig for norske byer.

Les mer [her](#) og [her](#). Uttalelsen fra Eurocommerce ligger [her](#).

### KOM: Forslag til klima- og energi-rammeverk mot 2030

Europakommisjonen la 22.januar fram forslag til nytt klima- og energirammeverk som skal gjelde fra 2020 til 2030. Rammeverket bygger på dagens klima- og energipakke mot 2020. Transportsektoren – som andre sektorer- må finne sin plass innenfor dette rammeverket. Kommisjonen går inn for et bindende reduksjonsmål for klimagasser på 40 % (1990-nivå) hvor bidrag fra kvotepliktige og ikke kvotepliktige sektorer kan bli noe forskjellig, et bindende mål på 27 % for fornybar energi på EU-nivå, og åpning reviderte energieffektiviseringsmål på sikt.

KOM foreslår et nytt styringssystem basert på nasjonale energiplaner som bl.a. skal inneholde nasjonale målsettinger for ikke-kvotepliktige sektorer, fornybar energi, energieffektivisering, og forsyningssikkerhet. Kommisjonens melding ligger [her](#).

### **EP/ENVI Støtter overgangsordning for ETS/luftfart, men motstand fra andre**

EPs miljøkomite (ENVI) ønsker å holde oppe presset på ICAO for at en global markedsbasert løsning skal være på plass i 2016. Den 30.januar vedtok komiteen med overveldende flertall å støtte KOMs forslag til overgangsordning. All flytrafikk til og fra EØS-området – inkl den del av ruter ruter fra tredjeland som går over EU/EØS-territoriet –skal omfattes. Dette er en bredere ordning enn den nåværende Stop-the-clock ordningen. Komiteen går dessuten lengre enn KOM i det den ber om at dersom ICAO ikke har funnet en tilfredsstillende løsning i 2016, så skal den opprinnelige ETS-ordningen – settes i verk fra 2017.

Behandlingen i EPs plenum blir interessant siden både transportkomiteen (TRAN) og næringskomiteen (ITRE) har advart mot KOMs forslag til interim-løsning. Transport- og næringskomiteene ønsket å videreføre «stop the clock» mens ICAO arbeider med en global løsning. Europeiske flyselskaper (AEA)og flyprodusenter (Airbus) frykter «hevnaksjoner» siden tredjelands flyselskaper gjøres kvotepliktige for den del av en rute som går over EU/EØS-territoriet. Næringskomiteene støtter imidlertid forslaget om øremerke inntekter til tiltak som gjør luftfarten mer bærekraftig.

I Rådet er toneangivende land bekymret for virkningene av den foreslåtte løsningen, samtidig som frykten for mottiltak ikke skal få styre EUs beslutninger over eget territorium. Her gjelder det også spørsmålet om EUs innflytelse globalt.

## **Høringer**

### **ITS- reiseinformasjons tjenester**

KOM åpnet 20. desember en høring om reiseinformasjonstjenester i sanntid for hele Europa under ITS-direktivet. KOM vil etter høringa vurdere forslag for spesifisering. Høringsfrist er 14. mars 2014. Høringssiden er [her](#).

### **Statsstøtte til viktige EU-infrastruktur prosjekter**

28. januar la KOM frem høring om sitt utkast til melding om statsstøtte for å fremme viktige prosjekt av felles europeisk betydning innen bl.a. transport, energi og forskningsnettverk. Høringsfrist 28. februar. Les mer [her](#), høringssiden finns [her](#).

## **Konferanser**

**Transport Business Summit: Transport Driving Europe's Economy**, Brussel 27 mars. Mer informasjon [her](#).

## **Taler**

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [The future of European rail – combining policy with innovation](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [EU-ASEAN aviation: challenges, cooperation and the way ahead](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Future of the UHT radio spectrum band](#)

## Ekstern informasjonsvirksomhet 2013

EU-delegasjonen registrerte også i 2013 stor etterspørsel etter informasjon om EUs samferdselspolitikk og dens betydning for Norge og norske interesser. Tilbakemeldingene tyder på at SamferdselsNytt, 7 utgaver i fjor, bidrar til nyttig oppdatering hos leserne. Det er også behov for bredere presentasjoner. Det ble holdt således i alt 18 eksterne foredrag om ulike transportpolitiske tema. I tillegg ble det gitt orienteringer i halvårlige samrådsmøter med fylkenes regionkontorer i Brussel. Informasjonsbehovet har særlig vært knyttet til europeisk infrastrukturbygging og finansiering, konkurransespørsmål og arbeidsvilkår, samt tiltak for reduserte utslipp og andre miljøbelastninger fra transport. Dette gjenspeiler hovedsakene på EUs transportpolitiske agenda i 2013 med direkte EØS-betydning.

### Foredragsoversikt 2013

- Jernbaneseminar, Høyre's Stortingsgruppe, Oslo
- Luftfartskonferansen 2013, Bodø
- Hordaland fylkeskommune, Samferdselsutvalget, Brussel
- NSPA-konferanse Transport Policy in the High North, Brussel
- Jernbaneforum 2013, Oslo
- Nordisk Transportarbeiderføderasjon, Brussel
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, samferdselsutvalget, Brussel
- Akershus fylkeskommune, internasjonal koordineringsgruppe, Brussel
- Informasjonsmøte landtransportnæringen, Oslo
- Norsk Jernbaneforbund, Brussel
- Trygg Trafikk, Oslo
- SD Forum, Oslo
- Flytoget AS, styre og administrasjon, Brussel
- LO Stat - konferanse, Sørmarka
- Akershus fylkeskommune, fylkesordfører m.fl, Brussel
- Norges Lastebileierforbund, styret, Brussel
- Luftfartstilsynets bransjetur, Brussel
- Etat-/tilsynssjefmøtet for samferdselssektoren, Oslo

**Vennlig hilsen**  
**Olav Grimsbo**  
**Samferdselsråd**  
[olgr@mfa.no](mailto:olgr@mfa.no)  
 +32 (0) 2 238 74 44

