

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsråden ved EU-delegasjonen

Nr 4 | 2014

Brussel, 26.juni



<u>HOVEDSAKER</u>	<u>INNHold</u>
<p>Det er stor uenighet mellom vestlige og østlige EU-land om man står overfor sosial dumping eller om det er grunnleggende kostnadsforskjeller som preger konkurransen i vegtransportmarkedet. Meget forskjellige oppfatninger av virkeligheten og om hva som må gjøres, betyr at KOM har en vanskelig balansegang i oppfølgingen av rapporten om tilstanden i vegtransportmarkedet. Mest sannsynlig vil det bli foreslått en klargjøring av gjeldende regler og tiltak for effektiv håndheving når ny Kommisjon er kommet i gang mot slutten av året.</p> <p>Etter at EUs transportministre nå er blitt enige om den tekniske pilaren i Jernbanepakke IV, blir vanskelige diskusjoner om konkurransepolitiske reformer en hovedutfordring for det italienske EU-formannskapet fra 1.juli. Halvannet år etter at pakken ble framlagt har det ikke vært noen diskusjon i Rådet om de politiske spørsmålene. Det er stor uenighet mellom medlemsstatene bl.a. om hva som skal til for å sikre en nøytral, uavhengig jernbaneforvaltning, og om Kommisjonens forslag om obligatorisk bruk av anbud når det offentlige kjøper jernbanetjenester. Nasjonale historiske eneretts-tradisjoner synes å stå sterkere enn erkjennelsen av behov for reformer i markedsorganiseringen.</p> <p>Å nå enighet om nye regler for telekommunikasjonsmarkedet og tiltak for bedre samarbeid om nettverks- og informasjonssikkerhet, står også høyt på det påtroppende EU-formannskapets prioriteringsliste. Selv om det har vært betydelig framgang i forhandlingene om disse sakene, er det fortsatt mange utestående spørsmål. Det gjelder bl.a. hvor langt man skal gå i harmonisering av frekvensforvaltningen, samarbeidet om «cyber security» synes å ville bli mer strategisk enn operativt, og medlemsstatene ønsker større fleksibilitet enn foreslått av Kommisjonen.</p>	<p><b>Planer og resultater</b> Italia's formannskaps prioriteringer</p> <p><b>Infrastruktur og nettverk</b> Statsstøtte til bredbånd</p> <p><b>Telekom og post</b> Enighet om Telekompakken? Nettverks- og informasjonssikkerhet Mangel på IKT kompetanse Retten til å bli glemte BEREC om regulerte markeder</p> <p><b>Vegtransport</b> Endringer av vektor og dimensjoner Strid om vegtransportmarkedet Nytt rettslig grunnlag for håndheving Reduksjon av dødsulykker</p> <p><b>Jernbane</b> Enighet om teknisk pilar Shift2Rail vedtatt Rapport viser reformbehov</p> <p><b>Luftfart</b> Lappeteppes av lufthavnavgifter Reviderte passasjerrettigheter SESAR programmet forlenges</p> <p><b>Kollektiv transport</b> Fornøyd, men bruker det lite Intermodal reiseplanlegger</p> <p><b>Havn og sjø</b> Revidert maritim politikk Uenighet om havnetjenester</p> <p><b>Transport &amp; Miljø</b> Lavere CO2 utslipp tunge kjøretøyer CO2 mål kan nås 2021</p> <p><b>Høringer</b> <b>Konferanser</b> <b>Taler</b></p>

## Planer og resultater

### **Formannskapet: Italia prioriterer fullføring av Telekom-pakken**

Italia tar 1.juli over det halvårslige formannskapet i EUs Ministerråd. Sluttbehandling av Telekompakken (Connected Continent) har topp prioritet. Det vil kunne bli vanskelige forhandlinger med Europaparlamentet (EP) siden Rådet synes å ville «barbere» pakken vesentlig mer enn EP har lagt opp til i sin innstilling fra april. Et av de største stridstemaene er diskusjonen rundt nettnøytralitet. EP vedtok en tekst som inneholder en bredere definisjon av nettnøytralitet enn KOM opprinnelige forslag, og mange medlemsstater frykter at disse endringene kan bli en bremsekloss mot innovasjon. Formannskapet kan få problemer med å skape intern enighet i Rådet, siden den ansvarlige italienske statssekretæren tidligere har uttalt sympati for EPs innstilling. En annen lovsak med høy prioritet er å skape enighet om direktivet om tiltak for økt nettverks- og informasjonssikkerhet. Det utgående greske formannskapet la fram statusrapporter på disse to sakene under Rådsmøtet 6.juni i Luxembourg.

Det overordnede perspektivet for det italienske formannskapet på telekom-området er den digitale økonomiens betydning for å skape ny vekst og arbeidsplasser i EU. Italia håper å få vedtatt en «Venice Declaration» om den digitale økonomien under et toppmøte mellom myndigheter og telekom/IKT-næringen i Venezia 7. og 8.juli. Et notat fra den italienske delegasjonen om de italienske telekom-prioriteringene ligger [her](#).

### **Formannskapet: Infrastruktur, jernbane og luftfart topper Italias transportagenda**

Italia ønsker under sitt EU-formannskap i annet halvår å bidra til fullføring av et «single European transport area» fordi infrastruktur og transportsektorene spiller en viktig rolle for å skape økonomisk vekst, sysselsetting, samt sosial og økonomisk integrasjon. Italia vil prioritere arbeid med styring og samordning av utbygging i TEN-T korridorene, bidra til å gjøre investeringer i infrastruktur mer interessant for privat sektor, og fremme større fleksibilitet i bruken av offentlige midler i finansiering av EU-prosjekter. Formannskapet vil legge mye arbeid i en diskusjon om Jernbanepakke IVs politiske del med sikte på å nå enighet i Rådet før jul. Ett og et halvt år etter KOM la fram sitt forslag, har det fortsatt ikke vært noen debatt i Rådet om de konkurransepolitiske spørsmålene. Formannskapet vil sannsynligvis starte med «Governance» -forslaget (bl.a. forutsetninger for nøytral, uavhengig jernbaneforvaltning), men Kommisjonen presser på for at formannskapet parallelt bør starte diskusjon av revisjonen av «anbudsforordningen». Det er interessant å merke seg at det påtroppende formannskapet vil ta opp igjen behandlingen av KOMs Single Sky II+-forslag og de gjenværende delene av Lufthavnpakken (liberalisering av bakketjenester og nye prinsipper for fordeling av slots), som begge har ligget i «dvale» på grunn av sterk motstand fra og mellom medlemsstatene. Formannskapet håper ellers å nå enighet om revisjonen av flypassasjerers rettigheter som henger på grunn av uenighet mellom UK og Spania om EU-lovgivningen skal gjelde for lufthavnen i Gibraltar. Notat fra den italienske delegasjonen om Italias transportprioriteringer ligger [her](#).

## Transportinfrastruktur og digitale kommunikasjonsnettverk

### **ESA: Grønt lys for statsstøtte til utbygging av bredbånd i Norge**

11. juni godkjente EFTAs overvåkningsorgan [ESA](#) en ny støtteordning for utbygging av infrastruktur for bredbånd i Norge. Ordningen skal forvaltes av Post- og teletilsynet, og kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler. Det er satt av totalt 2 mrd. kroner, og norske myndigheter vil utføre en evaluering av ordningen i etterkant for å vurdere effektene. Per dags dato har 0,4 % av

den norske befolkningen ikke tilgang på internett og man ser en stor forskjell mellom by og rurale områder hvorav 90 % av befolkningen i byområder har tilgang på høyhastighetsbredbånd, mens kun 20 % av befolkningen har tilgang i utkantstrøk. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra ESA.

## Telekommunikasjon og post

### Rådet: Håper på enighet om Telekom-pakken innen slutten av 2014

Framdriftsrapportene om forslaget til forordning om Telecoms Single Market og om NIS-direktivet som ble lagt fram på Telekområdets møte i Luxembourg 6. juni, viste at selv om det har vært betydelig framgang i forhandlingene står mye arbeid igjen før Rådet kan konkludere.

Når det gjelder telekom-forordningen viser framdriftsrapporten at KOMs forslag vil bli justert på flere punkter. De fleste medlemsstatene er bekymret for byråkratisering og økte kostnader som forslaget vil kunne medføre, svak tilknytning til eksisterende regelverk og virkningene for de nasjonale tilsynenes myndighet. Mest konkret er motstanden mot forslaget om harmonisering av spektrum fordeling, og forslaget om at KOM her skal bli tillagt nye oppgaver. Når det gjelder åpent Internett ønsker medlemsstatene klarere definisjoner av «Internet access service» og «specialised services». Men det gjenstår fortsatt å bli enige de underliggende prinsippene for nettnøytralitet. Her det flere ulike holdninger blant medlemsstatene. Det synes ellers å være enighet om en minimumsharmonisering av beskyttelse av forbruker-rettighetene i stedet for KOMs forslag om fullskala harmonisering. Blant annet spørsmål om avvikling av roaming og BERECs rolle gjenstår før Rådet kan treffe sitt vedtak. Selv med flere utestående spørsmål uttalte Digital Agenda kommissær Nellie Kroes etter Rådsmøtet at enighet om Telekom-pakken innen utgangen av 2014 var innenfor rekkevidde. Framdriftsrapporten ligger [her](#). Europaparlamentet vedtok sin innstilling i april.

### Rådet: Strategisk samarbeid om nettverks- og informasjonssikkerhet

Når det gjelder direktivet om nettverks- og informasjonssikkerhet er det bred enighet om behovet for å forsterke «cyber security». Medlemsstatene er generelt enig i prinsippet om minimums harmonisering, som innebærer at medlemsstatene står fritt til å vedta strammere tiltak og bestemmelser. Framdriftsrapporten på Rådsmøtet 6.juni viser imidlertid stor uenighet om hvor langt man skal gå i samarbeid på EU-nivå. Et flertall i Rådet ønsker ikke å følge opp KOMs forslag om å bygge opp en ny «cooperation mechanism», men heller bygge på eksisterende organer (CERTS, ENISA og EFMS). Flertallet går også imot forslag om obligatorisk utveksling av informasjon av vital betydning mellom medlemsstatene. Bak denne motstanden ligger frykt for at sensitiv, operativ informasjon kan komme på avveie. Diskusjonen i Rådet viser her et skille mellom vestlige og østlige medlemsstater. De vestlige landene, med relativt vel utviklede 'cybersecurity systems' insisterer på at landene *bare* kan dele informasjon og koordinere angrep hvis de 'enjoyed mutual trust'. Og den tilliten er ikke god nok. De østlige EU-land er uenige i at de kan representere en risiko, og mener at en ny mer operativ samarbeidsmekanisme er det viktigste i direktivet, bl.a. med henvisning til det omfattende cyberangrepet som Estland ble utsatt for i 2007. Siden de store EU-landene Tyskland, Frankrike, Storbritannia og Spania går i mot utveksling av operativ informasjon, tyder alt på at den videre behandling av direktivforslaget vil fokusere på styrking av det strategiske samarbeidet om «cyber security». Å finne et samtlende kompromiss i løpet av høsten blir en solid utfordring for det påtroppende italienske formannskapet. Framdriftsrapporten ligger [her](#). Europaparlamentet vedtok sin innstilling i mars.

### KOM: Mangel på IT-kompetanse i Europa

Den europeiske IT-sektoren er i sterk vekst, og sysselsetter flere enn noen andre sektorer. Til tross for dette viser Kommisjonens «Digital Scoreboard 2014», publisert 28. mai, at EU er preget av

manglende digital kompetanse. 50 % av befolkningen i EU har ikke den nødvendige digitale kunnskapen som trengs i dagens arbeidsmiljø, og kun 18 % av husholdninger i griseendte strøk har tilgang på høyhastighetsbredbånd. Kun 42 % av EU borgere bruker de e-tjenestene myndighetene tilbyr og kun 14 % av små selskaper tilbyr nettkjøp.

[Her](#) kan du lese Digital Scoreboard 2014.

### **EU-domstolen: Retten til å bli glemt**

I en kjennelse 13. mai ga EU domstolen privatpersoner rett til å bli glemt på internett. Dette innebærer at søkemotorer som Google, Yahoo og Bing må iverksette tiltak som respekterer personvernet. Nå har Google lansert en tjeneste der privatpersoner kan sende en forespørsel om å bli glemt. Google har så langt mottatt 41 000 søknader. England og Tyskland representerer landene det har kommet flest søknader fra. Flere kritiske røster stiller spørsmålsteget til hvordan Google skal klare å behandle alle søknadene, da dette krever både bred språkkompetanse og flere ansatte. Google har imidlertid forsikret brukerne om at alle søknadene vil bli behandlet.

### **BEREC om regulering av «relevante» markeder**

I et notat publisert 9. juni redegjør BEREC for sitt standpunkt omkring regulering/deregulering av relevante telekom markeder som foreslått av KOM. KOM foreslår å redusere antall regulerte telekommunikasjon markeder fra syv til fire og samtidig ekskludere engrossalg (marked 1) og detaljhandel på fasttelefonmarkedet (marked 2). Kommisjonens hovedargument er at brukere nå bruker internett når de skal ringe (VoIP), noe BEREC er enig i, men understreker samtidig at overgangen fra fastlinje telefoni til internettelefoni vil ta tid. I noen MS er ikke bredbånd bygd ut og internett representerer således ikke et relevant alternativ til fasttelefoni. I følge BEREC har KOM undervurdert antallet grupper i samfunnet som ikke har tilgang på internett, og det faktum at faksmaskiner, fjernstyring og alarmsystemer ikke er kompatible med VoIP. BEREC oppfordrer til at de to markedene ikke skal dereguleres, men heller gå gjennom en overgangsperiode. BEREC ønsker også å se nærmere på økonomien på bredbåndsmarkedet og rollen kabeloperatørene spiller.

[Her](#) kan du lese notatet fra BEREC.

## **Vegtransport**

### **Rådet: Beskjedne endringer i tunge kjøretøyers tillatte vekter og dimensjoner**

På transportrådsmøtet i Luxembourg 5. juni oppnådde EUs ministrene *politisk* enighet omkring revisjonen av direktivet (fra 1996) om kjøretøyers tillatte vekter og dimensjoner. Endringene er moderate og tar særlig sikte på å redusere drivstofforbruk og øke trafiksikkerheten. De nye reglene introduserer mer aerodynamisk utforming av førerhytten, og gjennom en viss økning av lengden åpne for montering av «flaps» i bakkant av kjøretøyene. En økning av max vekt med 1 tonn skal åpne for bruk av alternative drivstoffer som krever mer vekt (les: batterier). For å komme bilprodusenter som nettopp har introdusert nye design, vil de nye reglene om utforming av førerhytten ta til å gjelde fem år etter at det reviderte direktivet trer i kraft. Det politisk kontroversielle forslaget fra KOM om å åpne for bruk av modulvogntog i nabolandstrafikk, ble fjernet fra direktivet, for i det hele tatt å få enighet om de mindre endringene. Dette betyr at gjeldende regler om tunge og lange kjøretøyer står ved lag. KOM har tidligere fortolket dette slik at direktiv 96/53 ikke forhindrer nabolandstrafikk med modulvogntog. Saksdokumentet ligger [her](#). [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet. [Her](#) kan du lese uttalelsen fra KOM.

### **MS: Økende strid om forholdene i vegtransportmarkedet**

På fransk initiativ undertegnet 11 vestlige medlemsland (MS) etter Transportrådsmøtet 5.juni, en erklæring med krav om rettferdige konkurransebetingelser i vegtransportmarkedet. Erklæringen

peker bl.a. på at uklare regler, svak håndheving og etablering av postbokselskaper har ført til urettferdige forhold. Særlig oppmerksomhet rettes mot ulovlig kabotasje. Kommisjonen anmodes om raskt å bidra til klargjøring av reglene, sikre felles fortolkning og en effektiv håndheving av regelverket. Det kreves at reglene i direktivet om utstasjonering av arbeidere legges til grunn når sjåfører blir utstasjonert i et annet medlemsland. Kommisjonen anmodes dessuten om ikke å legge fram nye forslag til liberalisering av markedsadgangen før betingelsene ligger bedre til rette for rettferdig konkurranse. Erklæringen er undertegnet av Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Hellas, Italia, Luxembourg, Nederland, Portugal og Spania.

Selv om begrepet ikke benyttes, er det liten tvil om at erklæringen er basert på en oppfatning av at det har utviklet seg et omfattende problem med sosial dumping i det europeiske vegtransportmarkedet. I praksis innebærer dette anklager om at transportører fra østlige medlemsland underbyr sine vestlige konkurrenter på urettferdige vilkår. Ikke overraskende tok det derfor ikke mange dager før representanter for 9 østlige medlemsland (MS) undertegnet en «mot-erklæring». Denne erklæringen peker på at kabotasje er meget begrenset, og viser her til Kommisjonens rapport om tilstanden i vegtransportmarkedet. Disse landene mener det gjeldende regelverket (Forordning 1071/2009 og forordning 1072/2009) er tilfredsstillende for å sikre rettferdige vilkår, og understreker at nærhetsprinsippet må gjelde når det gjelder håndheving. Ulovligheter kan takles gjennom effektiv håndheving, men reaksjonene må være forholdsmessige. Disse landene peker på at forskjeller i lønns- og kostnadsnivåer ikke må fortolkes som sosial dumping, og at kostnadsforskjeller aldri kan fullt ut elimineres. Denne erklæringen er undertegnet av Polen, Tsjekkia, Ungarn, Slovakia, Bulgaria, Romania, Estland, Latvia og Litauen.

Med så motstridende oppfatninger av virkeligheten som erklæringene gir uttrykk for, vil Kommisjonen stå overfor en meget vanskelig oppgave med å finne et akseptabelt kompromiss nesten uansett hva den eventuelt vil komme til å foreslå.

### **KOM: Nytt rettslig grunnlag for grensekryssende håndheving av trafikkforseelser**

Etter at EU-domstolen i en kjennelse nylig annullerte direktivet for grensekryssende håndheving av trafikkforseelser fordi direktivet har feil rettslig grunnlag, har KOM startet arbeidet med å gi direktivet et nytt rettslig grunnlag uten å endre selve direktiv teksten.

KOM hadde opprinnelig foreslått EU-traktatens bestemmelse om transportpolitisk samarbeid som rettslig grunnlag, dette ble imidlertid gjennom beslutningsprosessen i Rådet og EP endret til traktatens bestemmelser om politisamarbeid. Det er dette EU-domstolen fant uriktig; og KOM vil nå ta opp igjen sitt opprinnelige forslag. Endringen vil gjøre direktivet EØS-relevant. Det kan forventes rask behandling av det reviderte direktivet i EP og Rådet til høsten. Direktivet gjelder utveksling informasjon mellom land ved brudd på fartsgrenser, kjøring i påvirket tilstand, kjøring i forbudt kjørefelt, kjøring mot rødt lys og ikke bruk av setebeltet.

### **Rapport viser reduksjon i antall dødsulykker på europeisk veier**

I følge en fersk undersøkelse utført av The European Transport Safety Council (ETSC) har antallet dødsulykker på europeisk veger falt med 18 % fra 2010 til 2013. I fjor mistet 26.000 mennesker livet og 200.000 ble hardt skadet på europeiske veger. Til tross for reduksjonen i antall dødsulykker, er ETSC skuffet over landenes innsats for å redusere hardt skadde i trafikken, og mener innsatsen må være på lik linje som innsatsen har vært mot dødsulykker. KOM planlegger å fastsette konkrete måltall for en reduksjon av antall hardt skadde i trafikken, basert på EUs overordnede strategi om en reduksjon på 35 % i perioden 2015-2020. På en trafikksikkerhetskonferanse i Brussel (Norway House) den 18. juni fikk Slovakia prisen for største relative reduksjon i antall dødsulykker i fjor. Også Spania, Hellas og Portugal hadde stor reduksjon i dødsulykker. [Her](#) kan du lese om Slovakias innsats. [Her](#) kan du lese undersøkelsen fra ETSC.

## Jernbane

### Rådet: Enighet om den tekniske pilaren i Jernbanepakke IV

På Transportrådets møte 5. juni ble det politisk enighet om den tekniske pilaren i Jernbanepakke IV. Pilaren omfatter et direktiv om godkjenning av jernbanemateriell for å styrke samtrafikkvevnen, et direktiv om sikkerhetsgodkjenning av togselskaper, og en forordning om det europeiske jernbanetilsynet ERAs oppgaver. Det er ventet at vedtaket av den tekniske pilaren vil styrke jernbaneselskaperens økonomi, redusere administrative kostnader, og effektivisere godkjenningsprosedyrene. Materiell som kun brukes i nasjonal trafikk kan enten godkjennes av nasjonalt tilsyn eller ERA.

Den politisk, kontroversielle delen av Jernbanepakken som bl.a. omfatter liberalisering av nasjonal passasjertrafikk og bruk av anbud, ble ikke diskutert på rådsmøtet, men blir en sentral oppgave for det påtroppende italienske formannskapet til høsten. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet. [Her](#) og [her](#) kan du lese uttalelser fra KOM.

### Rådet: Shift2Rail programmet vedtatt

16. juni godtok Rådet FoU-programmet [Shift2Rail](#), et forsknings- og innovasjonsprogram som skal bidra til modernisering av togmateriell og utviklingen av bedre europeiske jernbanetjenester. Etableringen av programmet er forventet i juli 2014, mens de første tiltakene vil igangsettes i begynnelsen av 2015. Med Shift2Rail håper man en dobling av jernbanekapasiteten, og reduserte utgifter og forsinkelser med opptil 50%. Programmet opprettes av EU og 8 andre partnere. EUs bidrag kommer i hovedsak fra forsknings- og innovasjon programmet Horisont2020, og utgjør 450 millioner euro i perioden 2014-2020. Det åpnes for deltakelse fra konsortier av mindre aktører. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet.

### KOM: Behov for reformer i jernbanemarkedet

I følge den siste rapporten fra KOM om tilstanden i det europeiske jernbanemarkedet, publisert 19. juni, understrekes behovet for reformer. I følge rapporten koster jernbanen i Europa for mye: 36 milliarder euro i subsidier eller nesten like mye som billettinntektene pr år. Rapporten viser at veksten i jernbanesektoren varierer sterkt mellom medlemsstatene, og det offentlige midler kan anvendes bedre ved å bruke offentlige anbud. I følge KOM er dette tankegangen i Jernbanepakke IV. Jernbanen i Sverige, Storbritannia, Frankrike, Belgia, Tyskland, Danmark og Spania har opplevd konstant vekst siden 1990-tallet, mens de nyeste MS beveger seg i motsatt retning. På bakgrunn av dette erkjenner KOM at subsidier er nødvendig, men at bruk av anbud vil gi bedre utnyttelse av offentlige midler. Rapporten viser også at en åpning av markedet fører til et bedre tilbud (flere og mer pålitelige avganger) og lavere billettpriser. Per dags dato er det kun Sverige og Storbritannia som har åpnet sine markeder fullstendig. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra KOM. [Her](#) kan du lese rapporten.

## Luftfart

### KOM: Lappetepping av lufthavnavgifter på tross av direktiv

KOM offentliggjorde 20.mai en rapport om anvendelsen av direktivet om lufthavngifter (2009/12), som omfatter 75 lufthavner i EØS-området. Rapporten viser bl.a. en svært ujevn praktisering av direktivet, at det er behov for mer transparens i prisfastsettingen, og ulik opprettelse av tilsynsorganer i MS.

Nettverksselskapene og lav-kostnads selskapene er misfornøyde med at KOM ikke foreslår konkrete tiltak for å sikre mer likeartet praksis. Flyselskapene mener at en kontinuerlig økning i infrastrukturkostnadene demonstrerer lufthavnenes monopolistiske natur, og at det er behov for et effektivt regelverk. Lufthavnavgiftene er en vesentlig del av flyselskapenes kostnader, og det er viktig å dempe veksten for å styrke flyselskapenes konkurransesituasjon. Denne virkelighetsbeskrivelsen bestrides av lufthavnenes organisasjon ACI-Europe (med en viss støtte fra KOM) som peker på at nye forretningsmodeller i luftfarten (les lav-kost selskapenes vekst) har endret forhandlingsstyrken mellom lufthavner og flyselskaper til de sistes fordel. Det blir opp til myndighetene i det enkelte land å finne den riktige balansen mellom et regelverk som sikrer lik og rettferdig konkurranse, og som samtidig legger til rette for en dynamisk konkurranse. KOMs pressemelding kan du lese [her](#). Pressemeldingen fra flyselskapenes organisasjoner ligger [her](#). Selve rapporten ligger [her](#).

### **Rådet: Reviderte regler for flypassasjerers rettigheter snart på plass?**

Medlemsstatene er enige om store deler av forslaget til reviderte regler for flypassasjerers rettigheter. Det viser framdriftsrapporten som ble lagt fram på Transportrådsmøtet 5.juni. Reglene om informasjon til passasjerene er blitt vesentlig forsterket, taket for kompensasjoner ved overnatting er blitt fjernet, reglene for å kunne vise til force majeure for å unngå å betale kompensasjon er blitt strammet inn, og det legges opp til enklere klagebehandling. Terskler for kompensasjonsbeløp, og kompensasjon i forbindelse med «connecting flights», er blant de utestående spørsmålene. Imidlertid synes det vanskeligste spørsmålet å være om EU-lovgivningen skal omfatte Gibraltars lufthavn. Dette er en gammel stridssak mellom Spania og Storbritannia som dukker opp med ujevn mellomrom og som hindrer EU-vedtak. Framdriftsrapporten ligger [her](#). Europaparlamentet vedtok sin innstilling i februar.

### **Rådet: SESAR-programmet forlenges**

16. juni vedtok Rådet å forlenge [SESAR- programmet](#) frem til 31. desember 2024. SESAR er et offentlig-privat partnerskap og utgjør den teknologiske delen av Single European Sky. Programmets formål er å bidra til en moderne infrastruktur for styringen av lufttrafikken i Europa som vil gjøre flytrafikken mer miljøvennlig og sikker. EUs bidrag til SESAR kommer fra det store forsknings- og innovasjonsprogrammet Horisont2020, og utgjør 585 millioner euro i perioden 2014-2020. Industrien vil også skyte inn store ressurser. Programmets totale budsjett er 3,7 mrd euro i perioden 2007 -2024. [Her](#) kan du lese pressemeldingen fra Rådet.

## **Kollektiv transport**

### **Fornøyd med tilbudet, men bruker det lite**

Syv av 10 EU borgere er fornøyd med kollektivtilbudet, men det er bare 3 av 10 som sier at de bruker kollektiv transport en gang eller mer i uka. Det gå fram av en undersøkelse gjort for Kommisjonen. 25 prosent av de spurte svarer at de aldri bruker kollektiv transport. Innbyggere i Luxembourg, Frankrike og England er mest fornøyd, mens innbyggerne i Malta, Hellas og Slovenia er minst fornøyd. Undersøkelsen viste at omkring 60 % av EUs borgerne er misfornøyd med billettprisene. Den Internasjonale Organisasjonen for offentlig transport, UITP, sa i en kommentar at passasjerene er vesentlig mer opptatt av frekvens enn av pris, og at brukerne burde få bedre informasjon om hva det koster å gi et godt tilbud. Undersøkelsen ligger [her](#). UITPs kommentar ligger [her](#).

### **Intermodal reiseplanlegger**

Per dags dato eksisterer det hundrevis av ulike reiseplanleggere i Europa, men ingen av dem tilbyr

brukeren oversikt over multimodale transportmuligheter. På ITS-konferansen i Helsinki 16. juni bekreftet visepresident Siim Kallas Kommisjonens fortsatte engasjement i utviklingen av en multimodal europeisk reiseplanlegger, som kan brukes på tvers av landegrenser. Han presenterte KOMs «road map» for hvordan tjenesten kan etableres innen 2020. Ideen om å kunne kjøpe en billett som er gyldig for alle transportmidler på tvers av landegrenser er meget ambisiøs, og forutsetter betydelige ressurser til data og systemutvikling. Utveksling av personopplysninger kan reise personvern spørsmål. [Her](#) kan du lese KOM forslag til vegkart for vegen videre.

## Havn og sjø

### Rådet: Godkjente Athen deklarasjonen om EUs maritime politikk

På transportrådsmøtet 5. juni godkjente EUs transportministre [Athen deklarasjonen](#), som grunnlaget for EUs maritime politikk frem mot 2018. Ministrene understreket deklarasjonens betydning i den fremtidige utviklingen av EUs maritime politikk, og bekreftet at deklarasjonen var en viktig komponent i EUs maritime politikktutvikling. Rådet uttalte at Europa burde være en global leder i maritim forskning og innovasjon og øke målrettet forskning, utvikling og innovasjon. [Her](#) kan du lese Rådskonklusjonene.

### Rådet: Medlemsstatene uenige om liberalisering av havnetjenester

Formannskapetets framdriftsrapport om behandlingen av KOMs forslag til forordning om havnetjenester, framlagt på Transportrådets møte 5.juni, viser at selv om medlemsstatene (MS) slutter seg til formålet, har de mange merknader til innholdet og rettslig form. De fleste MS vil ha et direktiv, i stedet for KOMs forslag om forordning. Det overordnede målsettingen med forslaget er å skape et klart rammeverk for markedstilgang for havnetjenester og sikre finansiell transparens. Innvendingene mot forslaget gjelder dels virkeområde (bl.a. losing), hvilke havner det skal gjelde for, og mer fleksibilitet mht antall tilbydere i havnene. Flere MS har stilt seg kritisk til effekten den foreslåtte forordningen vil ha for havnenes autonomi og konkurransefrihet. [Her](#) kan du lese framdriftsrapporten. Europaparlamentet har pt ikke vedtatt sin innstilling til saken.

## Transport & Miljø

### KOM: Vil ha lavere CO2 utslipp fra tunge kjøretøyer

I en strategi vedtatt av KOM 20. mai foreslår KOM for første gang å måle, sertifisere og overvåke utslipp av CO2 fra tunge kjøretøyer (busser og lastebiler). For å kunne gjøre dette har KOM utviklet et data simulerings verktøy, VECTO, som måler CO2 utslipp fra nye kjøretøyer. Basert på resultatene planlegger KOM å presentere et lovforslag neste år som skal bidra til redusert utslipp av CO2 fra tunge kjøretøyer. [The International Road Transportunion](#) ønsker KOM's initiativ velkommen, men kun hvis det resulterer i en faktisk reduksjon av utslipp fra tunge kjøretøyer. [Her](#) er pressemeldingen fra Kommisjonen.

### Kan nå EUs mål om CO2 reduksjon fra personbiler

I følge en rapport utført av tenketanken [Transport&Environment](#), ser det ut som majoriteten av de største bilprodusentene kan lykkes med å nå EUs mål om å redusere CO2 utslipp fra personbiler ned til 95 g CO2/km innen 2021. Dersom produsentene fortsetter å avansere i samme tempo som de har gjort de siste 6 årene, mener rapporten at hhv. Volvo, Toyota, Peugeot-Citroen, Renault, Ford og Daimler, kan nå EUs mål før tidsfristen i 2021. På den andre siden finner man Fiat og BMW som ikke er ventet å nå fristen før i hhv 2022 og 2024, dersom de ikke forsterker innsatsen. Transport&Environment bemerker ellers at asiatiske produsenter som Suzuki, Hyundai, Mazda og



Honda sannsynligvis ikke vil klare å nå målene innen tidsfristen. I 2013 så man en reduksjon på 4 % fra 2012, en indikasjon på at KOMs mål er oppnåelig. Denne positive utviklingen står i kontrast til bilprodusentenes opprinnelige holdning om at KOMs mål var uoppnåelig og for ambisiøse.

### **KOM: Kampanje for bærekraftig bytransport**

«Do the Right Mix» er en europeisk kampanje, sponset av KOM, som fokuserer på utviklingen av bærekraftig bytransport, dels gjennom bedre kollektiv løsninger, dels stimulere til mer gåing og sykling. Gjennom kampanjen oppmuntres myndigheter og organisasjoner til å prøve ut nye løsninger, og dele erfaringene. Stadig flere land og prosjekter blir med. Det overordnede målet er å få flest mulig til å velge bort bilen der det er mulig. Transportkommissær Siim Kallas har betegnet Europa i denne sammenhengen som usedvanlig innovativ, og la vekt på at disse prosjektene viser at bærekraftige transportløsninger er tilgjengelige for alle. [Her](#) kan du lese mer om «Do the Right Mix».

### **Høringer**

23.05 - 15.08.2014 [Kombinert transport](#)

Kommisjonens høring som omfatter kombinert transport, dvs. bruken av vegtransport i kombinasjon med jernbanetransport og/eller sjøtransport. Bruken av kombinert transport er fordelaktig da den er mer miljøvennlig, men samtidig ofte vanskelig å «skru sammen» på en effektiv måte.

23.05 -15.08.2014 [Fremtidens luftfartssystem](#)

KOMs høring skal identifisere fordeler og svakheter med det nåværende styringsystemet for flytrafikken, og styrke mulighetene for økt sikkerhet, konkurransevne, miljøbeskyttelse, og luftkvalitet. Det er ventet en fordobling av antall operative fly i Europa innen 2030 som krever nye løsninger både ut fra sikkerhetsmessige, miljømessige og økonomiske hensyn.

### **Taler**

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

[10th European ITS Congress](#), 16.06.14-19.06.14, Helsinki

[European aviation: a natural and vibrant world crossroads](#), 19.05.14, Brussel

[Prospects and challenges of the European shipping industry](#), 02.04.14, Brussel

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

[Recognition, rules and resources: a new partnership for Europe's web startups](#), 22.05.14, Brussel

[Creating a Connected World: ICT must be at the centre of the development agenda](#), 21.05.14, NYC

[Shaping a healthier, stronger future](#), 12.05.14, Athen

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



SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med lokal samferdselsrådgiver Aslaug Røhne  
[aslaug.rohne@mfa.no](mailto:aslaug.rohne@mfa.no) + 32 2 238 74 51.