

SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsrådene ved EU-delegasjonen

Nr 2 | 2012

Brussel, 28. mars



HOVEDSAKER

- Enighet om nye TEN-T retningslinjer i Rådet; betydelig modifisering av KOMs forslag. EP vil trolig komme med innstilling nærmere KOMs ambisjoner. EP klar til å forsvare KOMs budsjettforslag for finansieringsordningen CEF. Avgjørende for gjennomføringen av ”infrastrukturpakken” for transport, telekom og energi.
- Skjørt flertall i Rådet for modernisering av regelverket for bakkehåndteringstjenestene ved lufthavnene. EP forventes å innta en mer konkurranseorientert holdning. Fortsatt et stykke fram til et indre marked.
- KOMs forslag om å akseptere modulvogntog i nabolands trafikk skaper politisk rabalder i EP. Motstanderne frykter for jernbanens konkurransevne. Sterk kritikk av KOMs framgangsmåte. Kallas vil overveie saken en gang til. Interessant i nordisk nabolands trafikk.
- Innlemmingen av luftfarten i EUs kvotehandelssystem vekker sterk kritikk fra tredjeland. Frykt for handelspolitiske mottiltak. Det arbeides intenst med å finne en global løsning gjennom ICAO.
- Effektivisering av kontrollen med bruk av ferdskraver i yrkestrafikken: Uenighet om integrasjon av førerkort og sjåførkort mellom Rådet og EP. Rådet avviser integrering, mens EP er åpen for KOMs forslag. Personvern hensyn sterkt framme.
- Både KOM og Europaparlamentet arbeider med omfattende tiltakspakke for forbedring av sikkerheten i Internett. En ny Europeisk Strategi for Sikkerhet i Internett utarbeides av tre kommisjonærer, Kroes (Informasjonssamfunnet), Malmstrøm (Justis og Innenrikspolitikk) og Ashton (Utenriks og Sikkerhetspolitikk). Samtidig ser man sikkerhet i sammenheng med cyber kriminalitet. Dette arbeidet vurderes samlet som meget lovende.
- Trilogforhandlingene om maksimalpriser for internasjonal gjesting er meget vanskelige, men må slutføres per 29.03.2012 for å sikre at forordningen er på plass 01.07.2012 når den forrige reguleringen opphører.
- KOM har vært svært aktiv overfor flere MS i konkrete saker knyttet til regulering av telekommunikasjon og statenes tolking av EU regelverket. Det gjelder forskjellige problemstillinger i Nederland, Latvia, Italia, Spania, Portugal og Ungarn.

EUROPAKOMMISJONEN (KOM)

Elektronisk kommunikasjon og Informasjonssamfunnet

KOM uttaler seg kritisk til en rekke saker i MS

- **Spania må kutte mobilprisene**
KOM krever at Spania kutter mobilprisene for forbrukere til slutten av året. Den spanske regulatoren hadde bedt om mer tid, men KOM er ikke med på det. Les mer [her](#).
- **Nederland må svare om manglende aksessregulering for bredbånd**
KOM ber OPTA, den Nederlandske regulator om mer opplysninger knyttet til deres manglende regulering av et marked for "Dutch business customers". Les mer [her](#).
- **Latvia får kritikk for snål regulering av termineringsmarkedene**
Den Latviske regulator har tillatt at operatører ikke må terminere samtaler fra andre operatører i Latvia. KOM mener at en situasjon hvor ikke alle kan kommunisere med alle er imot harmonisering av teletjenester i EU. Les mer [her](#).
- **KOM kritiserer det italienske parlamentet** for å blande seg inn i AGCOM, den italienske regulatoren sin uavhengige regulering. Parlamentet har foreslått en ny lov som gir alle operatører adgang til å velge leverandør av vedlikeholdstjenester for aksess svitsjer, koplingspunkt og forbindelser til husstanden. Dette kan true AGCOMs uavhengighet og BEREC (den europeiske regulatoren) har også protestert. Les mer [her](#).
- **KOM vil pålegge Portugal bot** for ikke å ha valgt leverandør av leveringspliktige tjenester (ref Universal Service Directive). Les mer [her](#).
- **KOM kritiserer Ungarn** fordi de opprettholder en særskatt/avgift overfor ungarske operatører. Les mer [her](#).

Kommisjonen utreder om fem store operatører driver kartell virksomhet.

Kommisjonen har tatt initiativ til å granske om de fem store operatørselskapene i EU driver ulovlig samarbeid. En sak om prissamarbeid har pågått en stund og nå nylig har KOM bedt de fem selskapene om mer detaljert informasjon knyttet til møter de har hatt om utvikling og valg av tekniske standarder for nye mobiltjenester. Det dreier seg om Deutsche Telekom, Telecom Italia, France Telecom, Telefonica og Vodaphone samt GSMA. Dette er spesielt interessant akkurat nå fordi Baksas i Telenor har sagt offentlig at bransjen må samarbeide for å finne løsninger for finanstjenester via mobilen. Slik standardisering må være åpen, transparent og inkluderende, sier KOM. Les mer [her](#).

EU tar nå Internett sikkerhet svært alvorlig.

Sannsynlighet for et alvorlig sammenbrudd i den kritiske informasjonsinfrastruktur i verden de neste 10 år er i følge Visepresident Kroes (i talen "[A European Strategy for Internet Security](#)") 10 %. Hun viser til de enorme kostnader slike sammenbrudd vil ha for stater, næringsliv og forbrukere. Også mer isolerte sammenbrudd, for eksempel fra cyber kriminalitet mot enkeltfirma har store økonomiske effekter; angrepet mot Sony i 2011 kostet selskapet \$175 millioner, mer enn tsunamien. Blant mange initiativ i EU nylig vil jeg nevne:

- Europeisk strategi for Internett sikkerhet. I samarbeid med kommisjonærene Malmstrøm ("justis- og innenrikspolitikk") og Ashton ("utenrikskommisæreren") lover Kroes en ny strategi i tredje kvartal 2012. Gjennom etablering av kompetente myndigheter i medlemsstatene og i EU vil KOM skape en samarbeidsstruktur som også med hjelp av privat industri skal både kunne hindre og slå tilbake cyber angrep. Myndigheter må stille krav til industriaktører om risiko-forvaltning og rapportering av alvorlige hendelser, slik teleoperatørene allerede gjør i dag. KOM vil ha mer forskning om sikkerhet og en industri som leverer produkter og tjenester for Internett sikkerhet. Samarbeid i Europa og globalt med andre regioner er avgjørende for suksess.

- Etablering av et EU cyberkriminalitet senter: Spredningen av digital kriminalitet er nå så stor at [KOM vil etablere et eget senter](#) for å bekjempe slik kriminalitet. Forslaget blir lagt fram 28. mars. Sentret vil bli en del av EUROPOL og skal bl. a. sørge for å utdanne nasjonale eksperter i bekjempelse av nettkriminalitet. Sentret skal være i drift i 2013.
- ENISA. Dessverre ser det ut til at [forordningen](#) som skal gi ENISA nytt og utvidet mandat blir noe forsinket (avstemning i plenum er planlagt i september). Dette har sammenheng med at EP og Rådet er misfornøyd både med lokaliseringen av byrået i Hellas og med resultatene av byråets arbeid så langt.
- Europaparlamentets komité for Industri, forskning og energi (ITRE) arbeider med en [rapport](#) om beskyttelse av kritisk informasjonsinfrastruktur. Det ser ut til at komiteens tenking er sammenfallende med KOM. Det mest konkrete er styrking av nasjonale CERTer (Computer Emergency Respons Team), etablering av en EU CERT og samarbeid mellom disse og et styrket ENISA.
- I tillegg ser EU alle tiltak for personvern, datasikkerhet, opphavsrett, teknologistandardisering og harmonisering av lovverket som avgjørende for utvikling av en digital økonomi i EU. Arbeidet med en europeisk politikk for sikre tjenester i "Skyen" (Cloud Computing) som KOM vil legge frem til sommeren er et eksempel.

Det er gledelig og nødvendig at EU fokuserer så sterkt og omfattende på sikkerhet i nett og tillit til tjenester i den digitale økonomien. De relevante dokument demonstrerer en helhetstenking og en langsiktighet som medlemsstatene – og Norge – kan og må lære av. To eksempler er vektleggingen av utdanning og forskning og utvikling av tekniske standarder. På den andre siden kunne tekstene bli enda mer konkrete. Det ser ikke ut til at man tenker seg lovverk knyttet til forpliktelser for sikkerhet.

Transport og mobilitet

Modulvogntog skaper politisk rabalder

Kallas sier KOM ikke kan forby grensekryssende bruk av modulvogntog (EMS) mellom to MS som har gitt tillatelse til å bruke disse innenlands og som ønsker å bruke slike kjøretøyer i nabolandstrafikk. KOM legger imidlertid inn en del betingelser: særskilte tillatelser må utstedes på ikke-diskriminerende grunnlag, kjøretøyene skal ikke kunne brukes i transitttransporter, og den grensekryssende transporten må være del av en prøveordning. Kallas hadde planlagt å sende et brev til MS i begynnelsen av mars der de fikk lov til å godkjenne grensekryssende bruk av modulvogntog i de land som har tillatt slik bruk innenlands. Da TRAN hørte rykter om dette skrev koordinatorene for de politiske gruppene brev til Kallas fordi de mener KOM endrer lovgivningen, og at det ikke kan skje uten først å konsultere Parlamentet. Kallas utsatte brevet til etter møte med TRAN den 26.mars. Her gjorde Kallas det klart at dette ikke var en regelendring, men en fortolkning av gjeldende regelverk. Spørsmålet om generell tillatelse til bruk av modulvogntog vil ikke bli foreslått av KOM; ingen MS skal bli pålagt å åpne for denne type kjøretøyer dersom de ikke ønsker det. Sverige, Danmark og Finland er ivrige for å gi slike tillatelser til bruk av slike vogntog i nordisk nabolands trafikk.

Det utspant seg en meget livlig debatt etter Kallas' innlegg. Et flertall uttalte seg i kraftige ordelag mot selve saken, og ikke minst ble KOMs håndtering av saken kritisert. Motstanderne hevdet at KOM nå hadde endret sin egen tolkning fra 2010 hvor det ble sagt at kun en endring av direktiv 96/53 kunne gjøre slik grenseoverskridende bruk av EMS lovlig. Motstanden mot KOMs opplegg var så stor at Kallas avsluttet med å si at han ville vurdere saken en gang til.

Det er sjelden en opplever slik temperatur i diskusjonene i TRAN. Det ble framført mange tildels legalistiske argumenter mot KOMs forslag, og det er liten tvil om at KOM har håndtert saken klønete. Dette har skapt bred tverrpolitisk irritasjon i EP. Motstanderne henviste videre til fare for økt ulykkesrisiko, økte forurensninger, og store kostnader til infrastrukturforsterkning. Men det var nokså klart at det underliggende hensynet var frykten for at jernbanen ikke vil makte konkurransen fra slike fleksible kjøretøykombinasjoner. Det må være et tankekors at man her vil etablere en barriere, mens man ellers i det indre markedet arbeider intenst med å fjerne grensekryssende barrierer. Kallas innlegg i TRAN-møtet 26. mars finnes [her](#), mens pressemeldingen fra EP etter møtet finnes [her](#).

Rapportering av ulykker i flytrafikk

KOM planlegger å endre direktiv 2003/42/EC om hendelsesrapportering i sivil luftfart, og gjennomførte i denne sammenheng en bred høring i fjor. Oppsummering av de 61 høringssvarene er nå lagt ut på nettet. De fleste uttaler seg for en større revisjon av direktivet: Rapportering av hendelser er sentral for sikkerheten i luftrafikk og derfor må svakheter i dagens direktiv rettes på. De aller fleste ikke-statlige aktørene som svarte, sa at MS ikke hadde implementert reglene riktig eller effektivt, og at det er en del mangler i direktivet. Et eksempel som ble trukket frem er at direktivet bare sier hvordan data skal samles og rapporteres, men ikke hvordan sikkerheten skal forbedres med utgangspunkt i de innsamlete opplysninger. Andre kritikkpunkt er bl.a. dårlig datavern, for lite standardisering og dårlig kvalitet av data. Oppsummeringen finnes [her](#).

Multimodal reiseplanlegging

Kommissær Kallas delte 12.mars ut prisene i konkurransen for beste multimodale reiseplanlegger. Samtidig understreker han at multimodal reiseplanlegging fremdeles er langt fra realisert. Hovedhindringene er tilgang til data om offentlig transport og manglende harmonisering av regler for datatransfer. Kallas vil diskutere disse emne med MS og DG INFSO og eventuelt komme med lovforslag. Les mer [her](#).

Marco Polo 2012 – vekt på mer miljøvennlig skipsfart og vognlaster på jernbane

Kommisjonen vedtok arbeidsprogram for Marco Polo for 2012 19. mars. Budsjetten blir på € 64,6 millioner som man regner med vil kunne gi støtte til et 30-talls prosjekter. Utlysningen vil skje i juni, og den tradisjonelle åpne Marco Polo-dagen vil gå av stabelen 28.juni i Brussel. Prioriterte områder er drivstoff med lav svovelinnhold og LNG for skip. På jernbanesiden prioriterer KOM prosjekter som omfatter vognlastgods. Dette innebærer som kjent at toget kan skifte vogn-sammensetning underveis. Denne type godstransport på jernbane har gått kraftig tilbake til fordel for heltog/containertog over mange år. Vognlasttrafikk innebærer direkte konkurranse med lastebiltransport, og reiser tøffe krav til underveis logistikk; derfor skal det bli interessant å se om dette vil gi mange prosjektsøknader. Arbeidsprogrammet finns [her](#).

KOMs rullerende arbeidsprogram

Det rullerende arbeidsprogrammet er nyttig for å holde seg oppdatert om planlagte initiativ fra KOM. Programmet er [sist oppdatert 28.2](#). Det er få endringer i den planlagte initiativporteføljen, men som vanlig en del forskyvninger i tidsplan for framleggelse.

FORMANNSKAPET – MINISTERRÅDET – MEDLEMSSTATENE (MS)

Infrastruktur og luftfart hovedsaker på vellykket Transportrådsmøte

Det danske formannskapets innstilling til general approach om nye retningslinjer for utbyggingen av TEN-T nettverk og om en forordning om bakkehåndteringstjenester ved EUs lufthavner ble vedtatt på Transportrådets møte i Brussel 22.mars. I begge sakene er general approach på flere punkter nedjustert i forhold til Kommisjonens visjon og forslag. Innstillingene opprettholder MS' myndighet til å velge løsninger i større grad enn det KOM hadde lagt opp til. Særlig kompromisset om revisjon av regelverket for bakkehåndteringstjenestene er et finslipt kompromiss hvor tre MS avholdt seg fra å stemme. Danmark fikk skryt for effektiv og kompromissorientert ledelse av Rådsarbeidet. Begge rettsaktene er EØS-relevante, og endringene synes å være positive i forhold til norske interesser.

Kommissær Kallas orienterte ministrene om situasjonen som har oppstått i kjølvannet av innføringen av EU ETS for luftfartssektoren. Mange tredjeland har protestert og krever en global løsning. Kallas informerte om resultatene fra møtet i ICAOS Råd hvor man besluttet å arbeide videre med fire alternativer for globale, markedsbaserte tiltak mot CO2-utslipp fra luftfarten. I forhold til EU ETS uttrykte mange ministre bekymring for mulige mottiltak fra tredjeland og skadelige handelspolitiske virkninger. Samtidig ble det understreket at EU måtte stå samlet bak sin ETS-løsning, mens man fortsatte letingen etter en global løsning gjennom ICAO.

Under lunsjen var det en diskusjon om de felles europeiske luftfartsreglene vedrørende security og flygeres flytid og hviletid. Dette er følsomme spørsmål som ble reist på politisk nivå for å gi signaler om veien videre. Formannskapet konkluderte debatten ved å uttale at Rådet nå hadde sendt et signal til KOM om at tiden kan være inne til å se over security-regelverket og at de fremtidige fly-/hviletidsreglene for piloter bør baseres på et oppdatert kunnskapsmessig grunnlag.

Pressemeldingen fra Rådsmøtet finnes [her](#).

Enighet om nye TEN-T retningslinjer

Rådets endringer i forhold til KOMs forslag omfatter bl.a. at tidsfristene for fullføring av det omfattende nettverket (2050) og kjernenettverket (2030) blir mindre bindende enn det KOM hadde tenkt seg. Fristene gjøres avhengig av MS' og EUs økonomiske situasjon, prosjektenes planleggingsmessige modenhet og andre forutsetninger. Dette skal KOM ta hensyn til når den i 2023 skal foreta en midtveis evaluering av framdrift og gjennomføring. Særlig Tyskland, Ungarn og Portugal understreket betydningen av å gjøre gjennomføringen avhengig av økonomiske forhold. Selv om denne modifiseringen bryter med KOMs intensjoner virker det som KOM erkjenner at dette er den eneste realistiske tilnærmingen i den vanskelige økonomiske situasjon som vil kunne vedvare i flere år framover.

KOMs opprinnelige forslag til tekniske standardkrav for kjernenettverket ble vesentlig modifisert. Det ble tatt inn flere unntaksbestemmelser både for veger og jernbane med i hovedsak økonomiske begrunnelser. Det gjelder bl.a. mindre strenge krav til ERTMS på det omfattende jernbanenettet.

Gjennomføringen av utbyggingsprogrammet gjennom såkalte "transport corridor platforms" kom heller ikke inntakt ut av behandlingen i Rådet. Selv om selve tilnæringsmåten fikk bred tilslutning, inneholder vedtaket vesentlige justeringer for å unngå unødige store administrative byrder for MS og for å ivareta nærhetsprinsippet på en bedre måte. Forslaget om en EU koordinator for hver korridor ble opprettholdt, men med mindre "fullmakter" enn det KOM opprinnelig foreslo.

Sakens behandling fortsetter nå i Europaparlamentet. En kan regne med at KOM har forhåpninger om at en del av elementene i dens forslag vil bli bedre ivaretatt her enn i Rådets generelle tilnærming. I en første kommentar etter Rådsmøtet uttalte saksordførerne i EP at MS synes å mangle klare ambisjoner om et sterkt europeisk transportnettverk, og at MS burde føle større ansvar for å sikre nødvendig finansiering. Innstilling fra EP kan ikke forventes før ut på høsten. Sluttresultatet er derfor fortsatt uklart. KOM håper at man med "political will" kan få et endelig vedtak i første halvdel av 2013.

Saksdokumentet finnes [her](#). En liste over TEN-T kart med lenker finnes [her](#) og pressemelding fra KOM og Rådet [her](#) og [her](#).

Enighet om nytt regelverk for bakkehåndteringstjenestene

Et flertall i Rådet sluttet seg til formannskapets innstilling. Det er imidlertid et sårbart kvalifisert flertall siden Tyskland, Østerrike og Polen avholdt seg fra å stemme. Danmark fikk ros for meget rask behandling av forslaget som ble lagt fram av KOM for kun fire måneder siden.

Hovedhensikten med forslaget er å stimulere til økt konkurranse mellom tjenesteyterne samtidig som det sikres like konkurransevilkår og høy kvalitet på tjenestene. En av de mest kontroversielle elementene har vært forslaget om å øke minimums antall tilbydere fra to til tre på lufthavner med mer enn 5 millioner passasjerer. Belgia, Østerrike, Portugal og ikke minst Tyskland, var skeptiske til kravet om tre tilbydere begrunnet dette med at de ikke var sikre på om det ville føre til nødvendig kvalitetsforbedringer i tjenestene.

De vedtatte hovedretningslinjene er et finslipt kompromiss mellom på den ene siden de MS som ønsker økt liberalisering, og på den annen MS som ønsker å fortsette nåværende nasjonale praksis. Kompromisset strammer på flere punkter inn KOMs opprinnelige forslag om økt liberalisering og gir MS større fleksibilitet. Klageadgang vedrørende lufthavnenes fastsetting av "ground handling fee" og spørsmål om frivillig eller obliogatorisk godkjenningssystemer er bl.a. de følsomme temaene. Dette innebærer at Rådet har relativt begrensede muligheter for justeringer i den videre beslutningsprosessen. Saksdokumentene finnes [her](#) og [her](#). Pressemelding fra KOM om bakkehåndtering finns [her](#).

EP har så smått startet behandlingen av "Luftfartspakken". Erfaringsmessig kan en forvente en mer liberal holdning fra EPs side og med større vekt på felles europeiske løsninger og forvaltningsformer. EP behandler de tre elementene i pakken parallelt. Tidsplan er foreløpig ikke fastsatt.

Omarbeidet Jernbanepakke I formelt vedtatt i Rådet

Mens det pågår intense forhandlinger mellom Rådet og EP om et kompromiss i 2. lesning, vedtok Rådet (Justis- og Innenriksrådet) 8.mars formelt sin felles holdning til omarbeidingen av Jernbanepakke I til ett samlet direktiv. MS mener noen av KOMs forslag går for langt eller er ikke klare og enkle nok. Rådets endringer går bl.a. på betingelser for tilgang til tjenestefasiliteter (use it – or loose it, intet krav om juridisk skille), finansiering av infrastrukturen, prisen for å bruke den, samt tilsynsorganets oppgaver. Rådet er ellers mot flere av EPs forslag, bl.a. om å opprette en EU regulator eller et nettverk av regulatorene. Pressemeldingen fra Rådet gir en god oversikt over endringene Rådet har gjort i forhold til KOMs forslag og EPs forslag. Lenke til pressemeldingen finnes [her](#). En mer detaljert gjennomgang av og begrunnelse for Rådets endringer finnes i dokumentet som ligger [her](#). Europaparlamentets vedtak i 1.lesning (november 2011) finnes [her](#). Frist for 2.lesning i EP er midt i juni. I Brusselmiljøet sies det at forhandlingene foregår i en positiv atmosfære og at man håper å bli enige i 2.lesning og dermed unngår en forliksprosedyre. En del av de vanskeligste spørsmålene forventes utsatt til Jernbanepakke IV som KOM forventes å framlegge til høsten.

Implementering av ERTMS i Tyskland utsatt

Kommissær Kallas skrev i februar et brev til den tyske transportministeren Ramsauer med oppfordring om at Tyskland implementerer ERTMS (European Rail Traffic Management System) som planlagt innen 2015. Bakgrunnen er at Tyskland har utsett investeringene pga kostnadene og vil bruke en billigere overgangsløsning som blir avvist av KOM. Problemet er at 4 av de 6 godskorridorene som skal utrustes med ERTMS går gjennom Tyskland. Siden implementeringa av ERTMS er forankret i en KOM-beslutning kan Kallas starte traktatbruddprosedyre hvis Tyskland ikke etterkommer kravene. Tyskland ser ikke ut til å ha forandret oppfatning etter brevet, og Kallas håper på samtaler med Ramsauer i samband med ministerkonferansen om ERTMS i København i april. Mer om ERTMS finner du på DG MOVEs sider [her](#).

IKT for vekst

En IKT-konferanse i København 27.-28. februar arrangert av det danske formannskap i samarbeid med KOM kom med fire råd til ministerrådet om hvordan skape økonomisk vekst med hjelp av IKT: De fire stikkord er konnektivitet, tillit til Internett og IKT systemer, digital tenkning og tilrettelegging for gjenbruk av data, spesielt offentlige data. Les mer [her](#). Det vises til at en rekke konkrete tiltak allerede er på gang i Brussel for å nå målene om en sterk digital økonomi. Man vil doble omsetningen ved eHandel innen 2015, eInnkjøp fra det offentlige skal være fullt innført innen 2016 og hovedtyngden av fakturaer skal være elektronisk innen 2020. Blant de konkrete tiltak fra KOM er roaming, PSI (Public Sector Information), eSignatur, CEF (Connecting Europa Facility) og ikke minst tiltak for økt sikkerhet i Internett.

EUROPAPARLAMENTET (EP)

Roaming

Trilogforhandlingene mellom EP, Rådet og KOM har nå startet. De fokuserer på pristak på internasjonal gjesting og på det som kalles local breakout (LBO). LBO går ut på at abonnenten kan bruke datatjenesten til den lokale operatøren i utlandet. Rådet er imot å skrive LBO i teksten fordi dette ikke er teknologinøytral. Selv om det også er uenighet knyttet til organiseringen av forordningen, dvs. komitologi styring eller EP styring, er det nivået på maksimalprisene som er den vanskelige barrieren i forhandlingene. Jeg er likevel trygg på der oppnås enighet senest 29.3.2012.

TEN-T forordningen i EPs transportkomite

TRAN-komiteen startet behandlingen av KOMs forslag til nye TEN-T retningslinjer (KOM 2011/650) på komitémøtet 27. februar. KOMs forslag ble positivt mottatt, men komiteen ser behov for forbedringer. Etter innleggene å dømme vil TRAN gi prinsipiell støtte til to-lags plansystem (kjernenettverk – omfattende nettverk), men ønsker bredere kriterier og sterkere sammenkoblinger av nettverkene (multimodalitet). Det kom også ønsker om at de 10 hovedkorridorene suppleres med særskilte godskorridorer. Koordinatorenes rolle må klargjøres for å sikre gjennomføring, samtidig må viktige subsidiaritetshensyn sikres.

TRAN vil legge vekt på konsentrasjon om et begrenset antall prosjekter med europeisk merverdi, men samtidig ble mange nye forslag fremmet på møtet. Finansieringen blir det avgjørende spørsmålet for gjennomføringen. Det var bred enighet om at en må skape en samstemt og tydelig posisjon i forhold til Rådet som man fryktet har lavere ambisjoner.

Den politiske hovedutfordringen som flere pekte på i diskusjonen, blir å skape entusiasme for og sikre nødvendige investeringer i vekstfremmende infrastruktur i en tid med økonomisk krise i Unionen. Rapportørene vil legge fram utkast til felles rapport etter en omfattende prosess og kontakt med skyggerapportørene, rapportørene for finansieringsforordningen CEF, Kommisjonen og ulike "stakeholders". Det planlegges et bredt anlagt offentlig høringsmøte den 8.mai. Avstemming i TRAN kan komme utpå høsten, og vedtak i plenum ved årsskiftet.

Connecting Europe Facility - meningsutveksling om finansieringsordningen

KOMs forslag til finansieringsordning for utbygging av infrastruktur for energi, IKT/telekom og transport ble hilst velkommen fra alle politiske grupper i fellesmøtet mellom TRAN og ITRE-komiteen 27.mars. Men det var en realistisk tone i diskusjonen. Flere pekte på at hovedutfordringen for EP blir å forsvare det foreslåtte budsjettet på i alt € 50 milliarder i perioden 2014-2023, styringsformene for de prioriterte prosjektene, samt tilretteleggingen for økte investeringer fra privat sektor, herunder pilotprosjektene "project bonds". Mange sa rett ut at det blir meget vanskelige forhandlinger med Rådet siden 10 MS allerede har krevd 10% kutt i KOMs forslag til langtidsbudsjett for Unionen (Multi Annual Financial Framework), og mange MS må stramme kraftig inn sine budsjetter i årene framover. Dette vil ganske sikkert få konsekvenser også for CEF. I diskusjonen understreket ellers mange MEPs betydningen av å bruke CEF'en slik at man oppnår synergier mellom de tre sektorene som gir best mulig ressursbruk og fremmer innovative tverrsektorielle løsninger. Dette var den første meningsutvekslingen om KOMs forslag, et nytt fellesmøte vil bli holdt 24.april.

Elektronisk ferdskriver – integrering førerkort – sjåfør kort?

TRAN diskuterte 29.februar utkastet til EP-innstilling om elektronisk ferdsskriver. Rapportør Ticaou (S&D, RO) er for KOMs forslag om å integrere førerlisensen og sjåførens kjørekort. De fleste komitémedlemmer var enige i det, men KOM bes også om "clear guidance" og om å utrede kostnadene ved reformene. Rapportøren etterlyser bedre datavern og større "commitment" fra MS til oppfølging av reglene.

Revisjon av regelverket for bruk av digital fartsskriver ble tatt av dagsorden for Rådsmøtet den 22. mars, for at Rådsarbeidsgruppen skulle få se en gang til på spørsmålet integrering av førerlisensen og sjåførkortet. Rådet ble ellers enige om hovedretningslinjene for den øvrige del av regelverket på Rådsmøtet før jul i fjor. Siden det er klart flertall i Rådet for ikke å foreta en integrering av førerlisens og sjåførkort er det uklart hva som vil komme ut av en ny runde i Rådsarbeidsgruppen. Prinsipiell uenighet mellom EP og Rådet om integreringen vil skape betydelige utfordringer i forhandlinger mellom Rådet og EP om et kompromiss i 2.lesning. Mer informasjon og utkast til TRAN-rapport finnes [her](#).

Dette er et teknisk komplisert regelverk hvor det har vært vanskelig å finne den rette balansen mellom behov for økt kontroll for å hindre svindel på den ene siden og behovet for å unngå unødige administrative og kostnadskrevende byrder på næringsliv og forvaltning på den annen. Personvern hensyn vekker også bekymring European Data Protection Supervisor (ESDP), frykter at KOMs forslag til nye regler for elektronisk ferdsskriver ikke godt nok ivaretar personvern hensyn. ESDP krever at bare et minimum av nødvendig data blir lagret og at den personlige dataen som er på kortet blir sikret. Ellers setter ESDP i likhet med Rådet spørsmålstegn ved behovet for å slå sammen førerkort og kjørekort. Les mer [her](#).

Regionale lufthavner må styrkes – kritikk av lavprisselskapenes praksis

Etter å ha forskøvet avstemningen i komiteen for å søke å fange opp så mange som mulig av i alt 154 endringsforslag til utkastet, ble den egen-initierte rapporten om regionale lufthavners og flyruters framtid, vedtatt i TRAN 27.3. Rapporten som ble praktisk talt enstemmig vedtatt, er meget kritisk til lavprisselskapenes praksis med add-on gebyrer og utnyttelse av dominerende stilling. De viktigste spørsmålene har vært definisjonen av en regional lufthavn, betingelser for oppstarts støtte til nye flyruter, åpen info om priser, "one bag rule" og andre restriksjoner som har betydning for konkurranseforholdene i regional luftfart. Det har vært bred tverrpolitisk enighet om behovet for å gjøre regionale lufthavner mer attraktive. Men det var også uenigheter bl.a. om hvordan security-tiltak skal finansieres, og om regionale lufthavner skal tas inn i TEN-Ts kjernenettverk.

Det siste er i følge KOM uaktuelt da det bryter med selve ideen om et overordnet lufthavnsnettverk. KOM har også signalisert at det ikke planlegges noen lovgivning mot kommersielt drevne baggasjerestriksjoner.

Vegkart for lavkarbonsamfunnet

KOM la i fjor frem det såkalte vegkartet til lavkarbonsamfunnet. Dette er et overordnet policydokument som gir vegledning for sektorvise vegkart og strategier. For transportsektorens vedkommende er dette Hvitboka om EUs transportpolitikk med vegkart mot 2050. Miljøkomiteen ENVI i EP vedtok 15. mars sin rapport til det overordnede policydokumentet. Rapporten har et eget kapittel om transport som støtter avkarbonisering av sektoren, i tråd med KOMs forslag i Transporthvitboka, og krever innlemming av hele transportsektoren i EUs kvotehandelssystem ETS. Les mer [her](#).

ANDRE AKTØRER

Kvotehandelsystemet ETS i internasjonal flytrafikk – striden forsetter

På tross av stor motstand fra viktige handelspartnere og uro for virkningene blant europeiske flyselskaper og – produsenter synes KOM å stå fast på at EU ETS/Aviation også skal gjelde for tredjelandts flyselskaper når de trafikkerer EUs lufthavner inntil det blir enighet om en global, markedsbasert løsning som gir samme utslippsreduksjoner. I møter hhv 28.februar og 1.mars i EPs miljøkomite (ENVI) og transportkomite (TRAN) fikk KOM bred støtte for sitt standpunkt, men det ble også uttrykt bekymring for mulige negative virkninger for EUs økonomi, og KOM ble bedt om å være aktiv i en global dialog.

På et møte i Moskva 20.-21.februar med representanter fra mer enn 30 tredjeland ble det vedtatt en resolusjon med liste over mulige mottiltak dersom man ikke får unntak. Blant tiltakene som nevnes er utsettelse av forhandlinger om nye ruter og landingsrettigheter, kansellering av bestillinger av nye fly (Airbus), og nasjonal lovgivning som forbyr egne flyselskap å betale for kvoter i EU ETS/Aviation. Kina, Russland, India og USA er de sentrale aktørene.

Det har vært tildels tøff språkbruk og frykt for handelskrig i denne striden; nylig varslet f.eks. Kina at de vil suspendere bestillinger av Airbus-fly med mindre EU gjør avbikt. På den annen side synes det også som om "partene" ønsker å få saken inn i et mer konstruktivt forhandlingsspor for å unngå skadelige virkninger både for miljø og økonomi. Alle peker på ICAO som rette forum for forhandlinger om en global løsning. Pessimistene viser imidlertid til at på tross av mangeårige diskusjoner har ikke ICAO lykket med å nå enighet om en global mekanisme for prising av CO₂-utslipp fra fly. Trykket fra striden rundt EUs ETS-ordning er imidlertid nå så stort at sannsynligheten for å kunne nå fram til en global løsning synes større enn tidligere. Les mer [her](#), [her](#), og [her](#).

ITS- rådgivergruppe

KOM har satt opp en gruppe med ITS-rådgivere. Grappa har et mandat på tre år og består av 25 representanter fra bl.a. ITS-tilbydere og brukere, transportoperatører, industri, partene i arbeidslivet, og kommuner. Den skal utveksle beste praksis og gi råd om tekniske og økonomiske spørsmål innen implementering og bruk av ITS. Med utgangspunkt i slike råd skal KOM vedta ITS-spesifikasjoner. Les mer [her](#).

EESC rapport om TEN-T

EUs European Economic and Social Committee (EESC) vedtok 22. februar sine rapporter om den såkalte infrastrukturpakken som omfatter transeuropeiske nettverk for energi, transport (TEN-T), telekommunikasjoner, samt en forordning om EUs finansieringsordning CEF.

EESC er et rådgivende EU-organ bestående av partene i arbeidslivet og representanter for sivilsamfunnet. TEN-T rapporten påpeker inkonsistens mellom langsiktige mål og forslag til kortsiktige tiltak (2020-2030). EESC syns videre at multimodale, grenseoverskridende nettverk med tilknytning til "siste mil" og tredjeland er avgjørende. Rapporten ligger [her](#).

Når det gjelder telekommunikasjonsnettene ber EESC om økt fokus på grenseoverskridende bredbandsprosjekt, interoperabilitet og nettnøytralitet. Komiteen vil forankre tilgang til bredband som allmenn tjenesteplikt (Universal Service Obligations, USO). Rapporten ligger [her](#).

Interoperabilitet i europeisk jernbane

Det europeiske jernbanebyrået ERA publiserte sin andre Railway Interoperability Progress report 1. mars. Rapporten omfatter EU og Norge. Rapporten er basert på data fra 2009/10 og går inn på bl.a. utviklinga av regelverket, autorisasjoner og implementering av ERTMS. ERA finner at det er en positiv utvikling når det gjelder interoperabilitet i europeisk jernbane. Samtidig er resultatene blandet innen ulike områder. Les mer [her](#).

Nettnøytralitet

BERECs føreløpige rapport til KOM om internett traffic management fra 6. mars viser at operatørene blokkerer og forsinker massivt. Nå krever organisasjonen La Quadrature du Net et EU-lov om nettnøytralitet. Les mer [her](#) og [her](#).

ECTA kjemper mot høye tilgangspriser

ECTA som representerer "nykommere" på telekom markedet har sendt et brev som krever lagere tilgangspriser til koppernettverket. Organisasjonen har også bestilt en studie som undersøker implementeringa av NGA (neste generasjons internett tilgang) i 17 land. Studien bekrefter at tilgangsprisene til koppernettverket er for høye og at dette ikke gir insentiv for investeringer i nye nettverk for de gamle monopolistene (representert ved ETNO). Studien finner videre at nasjonale regler for FTTH (fiber to the home) ikke er i tråd med KOMs anbefalinger og at man i det hele ikke kan snakke om reell tilgang for engros marknaden til NGA. Dermed blir konkurransen hindret til fordel for de gamle monopolistene. ETNO argumenterer selvsagt motsett og hevder at for lave tilgangspriser hindrer investeringer i nye nettverk. Les mer på [ECTAs hjemmeside](#).

Høringer

KOM lanserte 13. mars en høring om "**road safety related minimum universal traffic information free of charge**". Høringen er knyttet til ITS-direktivet. Høringsfrist: 5. juni. Høringen finns [her](#).

KOM har også en høring om **reglene for informasjons- og reserveringstjenester for parkering av laste- og varebiler** under ITS-direktivet. Høringsfrist er 8. juni og resultatene vil bli diskutert på en workshop i Brussel. Høringen ligger [her](#).

16. mars lanserte KOM en høring om en foreslått **revisjon av SES Performance Scheme**. Høringsfrist er 8. juni og høringen ligger [her](#).

Konferanser

Conference on the European Rail Traffic Management System (ERTMS): Dansk EU-formannskap organiserer denne konferansen sammen med KOM i København 16.-17. april. Hovedtema er erfaringer med implementering av ERTMS. Mer informasjon på konferansens [webside](#).

UIC ERTMS World Conference 2012: UICs 10. ERTMS- verdenskonferanse finner sted i Stockholm 24.-26. april. Mer informasjon [her](#) eller på [UICs hjemmesider](#).

Work related road safety, ETSC i samarbeid med European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), arrangerer sitt årlige seminar 25. april i Brussel. Mer informasjon [her](#).

Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Giving Europe a Mobile Broadband Boost](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Unblocking the broadband bottleneck](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [A European Strategy for Internet Security](#)

Vennlig hilsen

Olav Grimsbo

Transportråd

olgr@mfa.no

+32 (0) 2 238 74 44

Willy Jensen

Post- og teleråd

wije@mfa.no

+32 (0) 2 238 74 63

SamferdselsNytt utarbeides i samarbeid med rådgiver [Marit Schweiker](#)

