

# SAMFERDSELSNYTT

Fra samferdselsrådene ved EU-delegasjonen

Nr 3 | 2012

Brussel, 11. mai



## HOVEDSAKER

Det er fortsatt store utfordringer i fullføringen av et sømløst og effektivt indre marked. Etableringen av **funksjonelle luftromsblokker (FAB)** går fortsatt for sakte i forhold til vedtatt lovgivning. Reorganisering av luftromstyringen på basis av trafikkstrømmer i stedet for nasjonale grenser – synes å utfordre nasjonale løsninger og prestisje. I økonomiske krisetider forsterkes dessuten frykten for arbeidsplassene. En ny rapport fra EUs FAB-koordinator Jarzembovski viser bl.a. av de ni planlagte FABene er det fortsatt fire hvor det første, grunnleggende skrittet – statsavtalen mellom berørte land – ikke er undertegnet. NEFAB hvor Norge inngår er blant de fire.

Til dels samme problemstillinger kommer til uttrykk i etableringen av det europeiske **kommunikasjons- og styringssystemet for togframføring ERTMS**. I dag hemmes jernbanetrafikken av 20 ulike nasjonale løsninger. ERTMS må bygges ut for at EUs målsettinger om økt jernbanetrafikk skal kunne nås. Flere land nøler imidlertid med å satse på systemet. Visepresident Kallas er kritisk til bl.a. Tyskland som har signalisert mulighet for å satse på et antatt billigere system. Danmark er blant pådriverne for systemet. I Norge er et prøveprosjekt under etablering. Det er framgang i trilog-forhandlingene om **omarbeiding av Jernbanepakke I**. Det er bl.a. enighet om 5 års kontrakter mellom infrastrukturforvalter og overordnet myndighet. Bestemmelsene om at slike avtaler må holde seg innenfor konstitusjonell sedvane og 1 års budsjettpraksis synes å bli opprettholdt. Det er viktig for Norge.

EU legger økt vekt på forbrukerspørsmål for å styrke oppslutningen om det indre markedet. Kompromisset mellom KOM, Rådet og EP om prisregulering av **internasjonal gjesting (roaming)** er et håndfast eksempel på direkte forbrukerrettet lovgivning. De nye reglene vil bl.a. gi lavere priser på nedlasting av datatrafikk på mobiltelefon. **"Tingenes internett"** gir nye muligheter for bedre livskvalitet, men også utfordringer for datasikkerhet og personvern. Pågående høring skal munne ut i anbefaling fra KOM i 2013. I en egeninitiert rapport vil EP stramme opp og forbedre **flypassasjerers rettigheter**. Visepresident Kallas anbefaler MS å senke **promillegrensene**, men vil ikke foreslå felles EU-grense på grunn av store kulturelle forskjeller.

Ellers omtales høringer knyttet til

- TEN-T og finansieringen av EUs infrastrukturutbygging
- Hvordan man kan kutte kostnader forbundet med bredbåndsutbygging
- KOMs "Lufthavnpakke" – bakkehåndtering, slots og støy

## EUROPAKOMMISJONEN (KOM)

### Elektronisk kommunikasjon og Informasjonssamfunnet

#### Kompromiss om internasjonal gjesting gir lavere priser

Samme dag som siste SamferdselsNytt kom meldinga at trilogmøtet 27. mars hadde ført til kompromiss mellom KOM, EP og Rådet. Dermed er de nye reglene for internasjonal gjesting på plass fra juli når de gamle reglene utgår. Bl.a. innebærer kompromisset at nedlasting av data med mobilen i utlandet koster maksimalt 70 cent per MB (og 20 fra juli 2014) og det å sende SMS 9 cent (5 fra juli 2014). Samtaler vil fra juli 2014 ikke kunne koste mer enn 19 cent for å ringe og 5 cent for å bli ringt per minutt. EP har godkjent kompromisset formelt 10. mai, Rådet ved COREPER (ambassadørene) allerede 28. mars. Se pressemeldingene fra [EP](#), [Rådet](#) og [KOM](#) og Kommisær Kroes' tale [nedfor](#).

#### Europeisk senter mot cyber-kriminalitet

I kampen mot kriminalitet på nettet foreslår KOM å opprette et europeisk Cyber Crime Center i 2013. Det nye sentret skal etableres sammen med EUROPOL i Amsterdam. Les pressemeldinga fra KOM og ENISA [her](#) og [her](#). Sammen skal kommissærene Malmström, Kroes og Ashton legge frem en EU-strategi for cyber security innen utgangen av året. KOM vil fokusere på forbrytelser i det virtuelle rommet som misbruk av domenenavn, nettverk for barnemisbruk og kredittkortsvindel. Bortsett frå EU, enkeltland og NATO (som har et cyber crime center i Estland) jobber også Council of Europe med temaet og har vedtatt en konvensjon, den så kalte Budapest Convention mot cyber crime.

#### KOM krever endringer i franske og estiske mobilprisregler

Kommisjonen er ikke fornøyd med de nasjonale regulatorene sine forslag til Mobile Termination Rates (MTR) i Frankrike og Estland. I Frankrike foreslår regulatoren ARCEP høyere MTR for tre nye "virtuelle" mobiloperatører de neste to år for å kompensere for de høyere kostnadene nykommerne medfører. Selv om EU-regelverket åpner for det, mener KOM at det i tilfellet ikke er nødvendig. I Estland foreslår ECA noe av EUs høyeste MTR og vil i tillegg slutte å varsle nye MTR til KOM fra neste år. KOM syns at MTR er eksessive og at metodologien for prisfastsettingen ikke er i tråd med telekom reglene. De franske og estiske regulatorene har tre måneder på seg å finne en løsning sammen med KOM og BEREC. Les mer [her](#) og [her](#).

#### Implementering av nasjonale bredbåndplaner

KOM har lagt et arbeidsdokument om implementeringa av de nasjonale bredbåndplaner. Dokumentet gir en oversikt over status i medlemslandene og skisserer ulike investeringsstrategier for offentlig og privat finansiering. Rapporten finns [her](#).

#### Høring om "tingenes internett"

Kommisjonen la 12. april ut en høring for å få synspunkter på hvilke retningslinjer som trengs når ulike gjenstander som omgir oss i hverdagen, blir koblet til internett. Det kalles gjerne "tingenes internett" når biler, strømtavler, husholdningsapparater osv. får innmontert f eks sensorer og radiobrikker som gjør at de kan samle og videresende informasjon trådløst over internett uten at noen personer er involvert i dette. Mens dette gir nye muligheter for bedre livskvalitet og nye arenaer for økonomisk vekst, skapes det også nye utfordringer med hensyn til data- og systemsikkerhet, personvern og etikk, men også interoperabilitet og standarder. Kommisjonen inviterer derfor til synspunkter på hva som trengs av styringsmekanismer, regler og nye lover. Kommisjonen tar sikte på å utarbeide en rekommandasjon til sommer 2013. Høringsfrist er 12. juli. Les mer [her](#). Høringen finnes [her](#).

### **Navneskifte og organisasjonsendring**

Direktoratet for Informasjonssamfunnet og media (DG INFSO) skifter navn fra 1. juli 2012. Direktoratet som ledes av Robert Madelin og hvor visepresident Nellie Kroes er politisk leder, skal hete Directorate General for Communications Networks, Content & Technology ("CONNECT"). Organisasjonsstrukturen forenkles uten at noen mister arbeidet. Strukturendringene reflekterer at arbeidet på denne sektoren krever mer horisontalt samarbeid og koordinering, sier Madelin i en kommentar. Les mer [her](#).

## **Transport og mobilitet**

### **Fire karteller i godstransport må betale bot**

KOM har pålagt 14 europeiske godstransportører, deriblant Schenker, UPS og DHL, i alt 169 millioner € i bot for ulovlig kartellvirksomhet. I perioden 2002-2007 har selskapene i fire karteller avtalt priser og andre betingelser for internasjonale flyfrakttjenester. Et av de 14 selskapene, Deutsche Post, hadde varslet om kartellvirksomheten og fikk derfor immunitet og slapp boten. Les mer [her](#).

### **KOM bekymret for trafikksikkerheten**

Kommissær Kallas har skrevet brev til MS for å sikre at kampen for økt trafikksikkerhet ikke blir nedprioritert under den økonomiske krisa. Bakgrunnen er at antall dødsulykker på vei nå har den svakeste nedgangen på ti år: Mens dødsulykkene i EU ble redusert med 6 prosent i gjennomsnitt pr år de siste ti årene, gikk de bare ned med 2 prosent i 2011. I Tyskland, Sverige, Belgia og Polen var det til og med vekst i antall dødsulykker i fjor. Les mer [her](#) og [her](#).

### **Forbud mot nattflyging i Frankfurt**

En domstol i Tyskland har bekreftet totalforbudet mot nattflyging på Frankfurt Airport fra kl.23 til kl.05. Lufthansa er sterkt kritisk til dommen og mener at beslutningen svekker Tyskland økonomisk siden for eksempel Amsterdam, Paris og London ikke har tilsvarende forbud. Prosessen har pågått siden 2000.. KOMs forslag til nye regler for operative støybegrensninger ved EUs lufthavner vil gi KOM anledning til å sjekke om slike beslutninger tilfredsstillende kriterier for en balansert vurdering av ulike hensyn. Les mer [her](#).

### **Ny kritikk mot biodrivstoff**

En ny rapport skrevet for KOM viser at biodrivstoff hverken slipper ut mindre CO2 eller er kostnadseffektiv for å gjøre transporten grønnere. I følge MEP Turmes som var rapportør for fornybardirektivet i EP, var kravet i Fornybarhetsdirektivet om 10% andel biodrivstoff i transport innen 2020 en konsekvens av lobbyvirksomhet fra biodrivstoff industrien og den tyske bilindustrien. KOM skal i løpet av året legge frem de lenge forsinkete kriteriene for beregning av indirekte endring av arealbruk pga biodrivstoff (ILUC) dette året. Det synes å være betydelig strid internt i KOM om hvilke bærekraftskriterier som skal legges til grunn. Tre opsjoner for å inkludere ILUC i de aktuelle direktivene er under vurdering: å øke kravet til bærekraftig drivstoff fra 35% mindre utslipp til 60%, å utforme en egen ILUC-faktor, eller en kombinasjon av disse to. Les mer [her](#).

### **Revisjon av retningslinjer for luftfartstøtte - EESC høring**

Med bakgrunn bl.a. i klager på ulovlig statsstøtte, arbeider KOM med revisjon av retningslinjene for statsstøtte til lufthavner. Retningslinjene gjelder også for Norge. KOM ser bl.a. på interaksjonen mellom støtte til flyplasser og støtte til flyselskap, om støttegraden til små flyplasser skal kunne økes, og om MS skal pålegges å kunne dokumentere om det er behov for regionale lufthavner.

Som ledd i arbeidet organiserte EESC (European Economic and Social Committee – EUs konsultative komité med representanter fra partene i arbeidslivet og sivilsamfunnet) en [høring](#) 12. april.

Der gikk European Regions Airline Association (ERA) inn for å øke terskelen for kategorien "store regionalflyplasser" som per i dag er 5 millioner flypassasjerer per år. Det er denne kategorien størsteparten av retningslinjene gjelder for: Offentlig støtte til "små regionalflyplasser" under 1 million passasjerer per år forstyrrer vanligvis ikke konkurransen i det indre markedet (men må likevel notifiseres til ESA og kan falle under retningslinjene), mens støtte til "nasjonale flyplasser" med mellom 5-10 millioner passasjerer i utgangspunkt er forbudt som konkurransevridende.

Airports Council International (ACI) påpekte at de gjeldende retningslinjene er for komplekse og byråkratiske og ikke tilpasset forholdene i markedet. ACI ønsker fullt fritak fra konkurransereglene for flyplasser med mindre enn 1 million passasjerer, og krever en svekking av "privatinvestor testen". Denne teoretiske testen skal vurdere om en privat markedsaktør ville tatt same beslutning uten statsstøtte. Under EUs konkurranseregler skal det offentlige investere eller kjøpe på markedsvilkår. Testen brukes for å avgjøre om noe det offentlige kjøper, selger eller overfører skal betraktes som støtte.

Mange av argumentene i høringen gjenspeiles i EP-resolusjonen om regionale lufthavner som ble vedtatt 10.mai. Se ovenfor under EP.

### **CO2-utslipp fra veitransport**

KOM har nå publisert svarene fra høringen om CO2-utslipp fra veitransport fra i fjor høst. Mens det var stor enighet om behovet for å redusere utslippene, var det ulike syn på metode og tiltak for å oppnå dette. Mange av svarene gikk inn for bindende regler med ambisiøse mål. Bilindustrien derimot mente at de gjeldende målsettingene er allerede utfordrende nok. KOM skal bruke innspillene under arbeidet med nytt forslag for CO2-utslipp fra lette biler som ventes til sommeren og med forslag for strategi for reduksjon av CO2 fra lastebiler som kommer i 2013. Les mer [her](#).

### **Felles europeisk styringssystem for jernbane ERTMS**

Europas felles jernbanesignalsystem, ERTMS, kan gi etterlengtet økonomisk vekst i EU. Men systemet støter på store tekniske problemer. Nasjonal prestisje og medlemslandenes økonomiske problemer bremser også utviklingen.

I dag er det i EU- og EØS-området mer enn 20 forskjellige systemer for togkommunikasjon, signal- og hastighetsstyring. De fleste land har sitt eget system, og systemene «snakker» ikke sammen. Eksempelvis betjenes et tog på strekningen mellom Amsterdam, Köln og Paris av syv ulike systemer. Resultatet er store problemer for tog som krysser landegrensene. Ikke minst er dette er en stor barriere for godstrafikken i Europa. Ifølge Europakommisjonen kan ulike systemer øke kostnadene for godstransport over EU-grenser med opp til 25 prosent.

På denne bakgrunn har EU utarbeidet regelverk og standarder for European Rail Traffic Management System – ERTMS - et felles signalsystem for jernbanene i Europa. En viktig komponent i ERTMS er European Train Control System (ETCS), som gjør det mulig for tog å krysse nasjonale grenser på en enkel måte, feks at man reduserer behovet for skifte av lokfører ved grensene. Det forutsetter imidlertid at togmateriellet og infrastruktur fungerer godt sammen på et enhetlig grunnlag.

I forhold til KOMs gjennomføringsplan fra 2009 er imidlertid gjennomføringstempoet svakere enn forutsatt. For å styrke samarbeidet om ERTMS og øke takten i utbyggingen arrangerte det danske EU-formannskapet [en todagers konferanse i København om ERTMS](#) den 16.april.

Europakommisjonen, det europeiske jernbanebyrået ERA og de representative organisasjonene for jernbanesektoren signerte her et [Memorandum of Understanding \(MoU\)](#) for å styrke samarbeidet om den videre utviklingen av ERTMS. Statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet deltok på konferansen og diskuterte fremdriften av ERTMS med kolleger i EU.

Blant andre Spania, Danmark og Sveits vært pådrivere for ERTMS. I Spania har allerede om lag 1700 kilometer – eller 40 prosent – av jernbanelinjene ERTMS. Sveits har underskrevet en kontrakt om å innføre systemet over hele landets jernbanenett innen utgangen av 2017. Denne utbyggingen vil koste landet omlag 250 millioner euro. Danmark satser fullt på å oppgradere hele landets tognett med kontrollsystemet innen 2021. Over halvparten av alle togforsinkelser i Danmark skyldes signalproblemer som en følge av feil i infrastruktur.

Men flere land er også nølende til systemet av ulike grunner; nasjonal prestisje og frykt for kostnader og sikkerhet. Europakommisjonens transportkommissær Siim Kallas understreket imidlertid i en tale under konferansen i København (se [nedenfor](#)), at det ikke er grunn til å tro at ERTMS vil gå på akkord med prestasjonsevne eller sikkerhet, slik enkelte land har hevdet. Tyskland er blant MS som nøler med å etablere systemet, og har i tillegg varslet mulighet for å implementere et annet billigere system fordi ERTMS skal være for dyrt. På ERTMS-konferansen gjentok Kallas sin kritikk av den tyske regjeringa (se tale [nedenfor](#)). Les mer [her](#) og [her](#). Fordelene med ERTMS kan gå tapt dersom systemet ikke blir tatt i bruk i alle land i det indre markedet; det er også en utfordring dersom systemet for mange nasjonale tilpasninger som svekker standardiseringen.

ERTMS er EØS-relevant; et prøveprosjekt er under etablering på Østfoldbanen, og det arbeides med omfang og tempo for utbyggingen i Norge.

### **Ingen felles promillegrense**

Kjøring i alkoholpåvirket tilstand er en av hovedårsakene til trafikkulykker i Europa, og KOM understreker stadig viktigheten av arbeidet mot "drink driving". Likevel vil ikke Kallas foreslå felles EU-promillegrense. Til det er det for store nasjonale kulturforskjeller. I en tale anbefaler han at MS setter promillegrensen til 0,5 eller lavere. Ellers undersøker KOM kostnyttene av å innføre alkolås i EU. Se Kallas' tale [nedenfor](#).

### **Veibruksavgift etter strekning**

KOM går inn for veiavgift etter avstand og ikke tidsrom. Grunnen er at en "vignette sticker" for et bestemt tidsrom vil diskriminere utenlandske biler som kanskje bare kjører gjennom landet og påføre disse relativt høyere kostnader enn nasjonale kjøretøyer som kan utnytte tidsrommet bedre. I motsetning til Eurovignette-direktivet for tunge kjøretøyer, har ikke EU noen lovgivning om veibruksavgifter for personbiler. KOM ser ikke bort fra slik lovgivning i framtida, men inntil videre oppfordrer den MS til å satse på distansebaserte løsninger dersom landene ønsker å introdusere bruksavgifter på motorvegene. Både av økonomiske og miljømessige grunner diskuteres slike vegavgifter i mange MS. Les mer [her](#).

### **KOMs rullerende arbeidsprogram**

Det rullerende arbeidsprogrammet er nyttig for å holde seg oppdatert om planlagte initiativ fra KOM. Det sist oppdaterte programmet (pr 03.05.) finnes [her](#).

## FORMANNSKAPET – MINISTERRÅDET – MEDLEMSSTATENE (MS)

### Biodrivstoff i Sverige

Sverige er nær EU-målet om å ha 10 prosent biodrivstoff i 2020. Landet har satt seg som nasjonalt mål å oppnå 12 prosent andel biodrivstoff, og å ha en fossilfri transport innen 2030. Blant de politiske tiltakene for å oppnå dette er innblandingskrav, skattelette, CO2-basert bilskatt og innstramming av kravene for å kvalifisere som "grønn bil". Les mer [her](#).

### Jernbanesatsing i Sveits

Mens det i EU er mye diskusjon om overføring av transport - særlig godstransport - fra veg til bane, har Sveits satt i gang tiltak som er ganske vellykket. Sveits sleit spesielt med transitttrafikk over Alpene og har bl.a. innført og senere innstrammet inn en vektbasert lastebil avgift. Dette har hatt to miljøeffekter: transportørene har valgt lettere lastebiler og har overført mye godstransport til tog. Sammenlignet med andre land som har prøvd lignende tiltak går en stor del av pengene i utbygging av jernbanenettet, ikke minst tunneller. Les mer om ordningen [her](#).

## EUROPAPARLAMENTET (EP)

### Framgang i trilogforhandlingene om Jernbanepakke I

Det er framgang i trilogforhandlingene mellom Rådet, EP og KOM om omarbeidingen av Jernbanepakke I. Dette sa EP- rapportøren Debora Serrachiani etter det første formelle trilogmøtet 23.april (uformelle samtaler har pågått siden nyttår). Etter at Rådets "Common Position" ble formelt vedtatt 8.mars har EP og Rådet en fire måneders frist på å bli enige i 2. lesning.

Man er bl.a. blitt enige om et kompromiss om 5 års kontrakter for å sikre infrastrukturforvalteren en forutsigbar finansiering av jernbaneutbyggingen. Rådet foreslo 3 år, mens EP krevde 7 års kontrakter. Bestemmelsene om at slike avtaler bl.a. må holde seg innenfor årsbudsjetterings-prinsipper som praktiseres i mange MS synes å bli opprettholdt.

Selv med god framgang i forhandlingene gjenstår fortsatt stor uenighet på andre viktige punkter. I TRAN-møtet den 23.april insisterte flere talere på behovet for å etablere et nettverk av europeiske tilsynsorganer som skal sikre at lovgivningen tolkes og håndheves på samme måte blant MS. Mens Rådet synes å være villig til å akseptere konseptet i en viss utstrekning, er det stor motstand mot det som EP mener må være neste steg, nemlig et europeisk jernbanebyrå med fullmakter til megling i grenseoverskridende spørsmål og ikke minst overvåking av nasjonale beslutninger. Tidspunktet for det nye regelverkets ikrafttreden er et annet stridsspørsmål. Selv om Rådet har beveget seg noe når det gjelder tidspunktet - fra hele 60 måneder på enkelte områder til 36 måneder, kom det klart fram at dette er for lang tid for EP som ønsker 12 måneder.

Det synes likevel å være god mulighet for at Rådet og EP vil bli enige uten å måtte gå vegen om forliksprosedyre. Det ligger imidlertid et betydelig usikkerhetsmoment i at Rådet har lite å gå på i forhandlingene siden dets Common Position er et finslipt kompromiss. KOM bekreftet i TRAN-møtet at den innen utgangen av inneværende år vil legge fram forslag til konkurranse i innenlands persontrafikk med tog og forslag til full atskillelse av infrastrukturforvaltning og togdrift (unbundling). Dette kan også bidra til at man finner en løsning på de vanskeligste, utestående spørsmålene i "recasten". TRANs avstemming forventes 31. mai, og vedtak i plenum 9. juli.

### **Økt privat sektor engasjement i infrastrukturbyggingen**

TRAN- og ITRE-komiteen i Europaparlamentet arrangerte 24. april en felles høring om KOMs forslag til "Connecting Europe Facility", dvs forslaget til finansieringsordninger for utbygging av transport-, telekom-, og energiinfrastruktur. KOM foreslått i alt € 50 mrd til de tre sektorene, herav nærmere 32 milliarder til transport, for langtidsbudsjettperioden 2014-2020. Innlederne var hentet fra bl.a. det private kapitalmarkedet (Hadrian's Wall Capital), OPS-prosjekter (fransk TGV-utbygging), Deutsche Telecom og den europeiske investeringsbanken (EIB). Programmet for høringen finnes [her](#).

Ved å plassere alle tre sektorene under en og samme finansielle paraply – forvaltet av KOM – håper KOM å oppnå synergier mellom sektorene og lavere administrative kostnader. Forvaltningen av midlene vil bli basert på "calls for proposals" og "use it or loose it" prinsipper for å sikre effektiv bruk av midlene. Gjennomføringen av prosjektene er MS og/eller støttmottakernes ansvar. Deler av midlene blir satt av til innovative finansieringsinstrumenter som f eks "project bonds" i samarbeid med bl.a. den europeiske investeringsbanken EIB (for transport anslagsvis € 2 mrd). En bra oversiktsartikkel om prosjektobligasjoner på norsk og potensialet for og interesse i Norge finnes [her](#).

Hovedvekten i høringen ble lagt på ulike mekanismer for å stimulere til økte investeringer fra privat sektor i EUs infrastruktur. Med bakgrunn i finanskrisen og nedskjæring i offentlige budsjetter leter EU etter innovative finansieringsformer. Både fra innlederne og i kommentarene etterpå fra parlamentarikerne ble det understreket at CEF'ens forslag om bruk av prosjektobligasjoner kan få betydelige multiplikator effekter når det gjelder å utløse investeringer fra bl.a. pensjonsfond og forsikringsselskaper under forutsetning av klare, forutsigbare risikoanalyser (bl.a. av trafikkutvikling/inntektsutvikling og kostnader).

Parlamentarikerne var opptatt av balansen mellom offentlig støtte og private investeringer, og utforme regelverket slik at investeringene fra privat sektor går til samfunnsøkonomisk fornuftige prosjekter. Utkast til fellesrapport fra ITRE og TRAN om CEF forventes framlagt i juni med frist for endringsforslag i juli. Rapporten forventes vedtatt i plenum i januar 2013.

Presentasjonene finnes [her](#) (EIB), [her](#) (fransk TGV) og [her](#) (Deutsche Telecom).

I et første fellesmøte med ITRE (komiteen for energi og forskning) hadde TRAN 27. mars for første gang diskutert KOMs forslag. Referat fra denne første diskusjonen finnes [her](#).

### **EP krever bedre rettigheter for flypassasjerer**

EP har vedtatt egeninitiativrapporten om flypassasjerenes rettigheter (saksordfører Keith Taylor, De Grønne, UK). Resolusjonen ber KOM - som kommer til å revidere regelverket i 2012 - om å sikre bedre rettigheter for passasjerene, bl.a. ved kanselleringer og tapt bagasje. Parlamentet er også opptatt av bedre informasjon, transparente prisopplysninger, datavern og bedre hjelp for passasjerer med redusert mobilitet. Siden forordninga ikke hadde definert viktige begrep som "kansellering/forsinkelse" og "extraordinary circumstances" måtte ofte ECJ avgjøre innholdet. Senest i april kom generaladvokaten med ytterligere et fremlegg som styrker flypassasjerenes rettigheter. I følge ham skal "denied boarding" som kvalifiserer til erstatning, fortolkes vidt, og ikke begrenses til overbooking av fly. EP ber derfor KOM legge vekt på domstolens avgjørelser og presiseringer i revisjonsarbeidet. Les mer [her](#) og [her](#). EU-domstolens utsagn om nektet ombordstiging finner du [her](#).

### **Større fokus på vekstfremmende regionale flyplasser**

Europaparlamentet vedtok 10.mai en ikke-lovgivende resolusjon der de går inn for at EUs luftfartspolitik må legge særlig vekt på behovene til regionale flyplasser. Ifølge parlamentarikerne har de regionale flyplassene potensial til å bidra til å utvikle regionen og redusere de trafikale flaskehalsene på de store lufthavnene. Dette kan oppnås bl.a. ved å integrere de regionale flyplassene i det trans-europeiske transportnettverket.

Resolusjonen kritiserer også dominerende lavprisselskapers praksis med add on gebyrer. Videre trengs det klarere retningslinjer for å stimulere lufthavnenes konkurransekraft. Statsstøttereglene må håndheves slik at man hindrer misbruk og urimelige konkurransevridninger mellom flyselskaper og lufthavner. EP-rapporten ble vedtatt i plenum 10. mai, finnes [her](#) og pressemeldinga [her](#).

### **Høring om "Luftfartspakken" i TRAN – kapasitetsproblemene i fokus**

Det ble en livlig diskusjon da TRAN 8.mai inviterte til høring om den såkalte Luftfartspakken som handler om hvordan man skal håndtere økende kapasitetsproblemer på de største lufthavnene, forbedre kvaliteten i bakkehåndteringstjenestene, og sikre en balansert håndtering av voksende støyproblemer.

Både parlamentarikerne, sektoren (flyselskap, lufthavner, nasjonale tilsyn), NGOer og eksperterne så behov for å gjøre noe for å takle den økende flytrafikken og kapasitetsproblemene ved de største lufthavnene. KOM fikk støtte fra eksperter og saksordfører Uggias (ALDE, IT) til forslaget om å innføre et system for annen hånds handel med tidsluker for å skape større fleksibilitet og bedre kapasitetsutnyttelse av lufthavnens kapasitet, men også motstand bl.a. fra den europeiske flyselskapsorganisasjonen AEA mot å øke kravet til utnyttelse av tildelte slots fra 80 prosent til 85 prosent. De store nettverks selskapene etterlyste primært utbygging av mer kapasitet.

Når det gjaldt bakketjenester var det betydelig skepsis til at et pålegg om tre i stedet for to tjenesteleverandører på lufthavner med mer enn 5 millioner passasjerer årlig, ville føre til bedre tjenester for de reisende. Rapportør Artur Zasada (EPP, PL) etterlyste et mer ambisiøst forslag fra KOM mens andre MEPer var redde for at arbeidsbetingelsene for de ansatte vil bli dårligere uten å gi bedre tjenester.

Det var mindre temperatur rundt forslaget om metodikk for håndtering av støy-konflikter ved lufthavnene. Rapportøren for støyforordninga, Jörg Leichtfried (S&D, AT) syntes KOMs forslag var balansert mellom hensyn til befolkninga og flyplassene, men at det gikk for langt. Agendaen for høringen finns [her](#) og pressemeldinga fra EP [her](#). TRAN NEWS 11.mai gir et utfyllende referat fra høringen, og finnes [her](#) (blir lagd ut i uke 20).

### **TEN-T høring TRAN – oppslutning om metodikken, usikker finansiering**

TRAN hadde 8.mai en høring om KOMs TEN-T forslag. Kommisjonen redegjorde først for sitt syn på de tre emnene høringen tok opp: metodologien for å bestemme det omfattende nettet og kjernenettet (comprehensive og core network), kvalitets- og interoperabilitetskrav (for jernbane og innlands vannveier) og hvordan kjernenettverket skal implementeres; her spiller de 10 utpekte korridorane og forslaget om koordinatører for hver enkelt korridor en viktig rolle.

Ekspertene kommenterte KOMs forslag, og parlamentarikerne fikk anledning å stille spørsmål. Den anvendte metodikken fikk stort sett godt skussmål, men det ble pekt på forbedringspotensial. Det gjaldt bl.a. en mer dynamisk og kontinuerlig oppdatering av utviklingen, større fleksibilitet, og økt fokus på lokale og globale virkninger med tilhørende forslag til avbøtende tiltak. Et viktig tema var finansiering og gjennomføring. Det ble pekt på fare for at dersom EUs neste langtidsbudsjett blir kuttet i lys av økonomisk krise vil det i større grad kunne gå utover CEF/transport. KOM pekte på MS statenes ansvar og potensialet for økte investeringer fra langsiktige private investorer. Agenda for høringen finner du [her](#). TRAN NEWS 11.mai gir et utfyllende referat fra høringen, og finnes [her](#) (blir lagd ut i uke 20).



### **Funksjonelle luftblokker ikke i rute**

Det går saktere enn forutsatt med etableringen av de ni funksjonelle luftromsblokkene (FAB). Hensikten med FAB'ene er å organisere styringen av luftrommet etter trafikkstrømmer uten nasjonale grenser og på den måten oppnå kostnadsbesparelser og effektivitetsmessige gevinster. Tidsfristen for fullføring av de ni FABene - som i Single European Sky-lovgivningen er fastsatt til 4. desember i år - vil imidlertid ikke bli realisert. Dette kom klart fram da FAB-koordinator Jarzembovski la fram en ny statusrapport i TRAN-komiteens møte 24. april. Jarzembovski undret seg over at MS ikke er mer opptatt av å implementere lovgivning som de selv har vedtatt, og fikk sterk støtte fra parlamentarikerne. De ga Jarzembovski sterk støtte til ideen om at KOM burde sende MS et brev med påminnelse om deres forpliktelser; etter at tidsfristen har utløpt bør ikke KOM nøle med å utløse traktatbruddsprosedyre mot aktuelle MS. Visepresident Kallas sa etter møtet at FAB er en av hans hovedprioriteter i andre halvår i år.

Vanskelighetene med etableringen av FAB'ene synes bl.a. å ha sin bakgrunn i forskjellige teknologiske løsninger, tradisjoner og prestisje blant nasjonale tjenesteleverandører, og frykt for rasjonalisering av arbeidsplasser. Sysselsettingshensynet er nok blitt forsterket i en tid med betydelige økonomiske problemer i mange MS.

De ni FABene skal etter planen være implementert 4. desember i år, men fire har ikke en gang tatt første skritt, nemlig en statsavtale mellom de berørte landene. For NEFAB som omfatter Norge, Finland, Estland og Latvia, er det ventet at avtalen vil bli undertegnet i juni. To andre blokker, FABEC (som omfatter DE, BE, F, LUX, NL og Sveits, og dekker 65% av EU luftrom) og FAB CE (AT, Bosnia og Herzegovina, Kroatia, HU, CZ, SK og SI) har undertegnet avtalene i 2011, men det har i følge Jarzembovski ikke skjedd mye siden.

### **Vern av kritisk telekom-infrastruktur**

ITRE-komiteen vedtok 8. mai en egeninitiert rapport (rapportør Ivailo Kalfin) om vern av kritisk IKT-infrastruktur: "Critical Information Infrastructure Protection - Achievements and next steps: towards global cyber-security" med 51 mot 7 stemmer. Rapporten etterlyser bl.a. opplæring av individer og firma om emnet, felles regler for rapportering av cyber attacks i sensitive sektorer som energi og transport, vann, IKT og finans. KOM blir også bedt om å foreslå straffer for forbrytelser på nettet som "spyd fishing" (phishing på sosiale nettverkssider) og svindel på nettet. Avstemning i plenum er planlagt 11. juni. Mer informasjon finns [her](#).

## **ANDRE AKTØRER**

### **Rapport om nasjonale strategier for cyber security**

ENISA publiserte 8. mai en rapport om nasjonale cyber security strategier. 10 MS har publisert en slik strategi. ENISA gir en kort analyse av disse, identifiserer felles emner og forskjeller, og gir noen råd. ENISA anbefaler bl.a. en felles definisjon av cyber security, tiltak på kort sikt og at strategiene skal være dynamiske for å tilpasse seg realiteten. Les mer [her](#).

### **Ny traktat for internasjonal telekommunikasjon skaper uro**

Den gjeldende traktat fra 1988 om internasjonale telekommunikasjoner (International Telecommunications Regulations, ITR) har muliggjort utviklingen av de globale elektroniske kommunikasjonstjenester slik vi kjenner dem idag. Dette regelverket skal revideres i desember i 2012 på ITU sin traktatkonferanse, World Conference on International Telecommunications (WCIT). Forberedelsene foregår nå i seks regioner over hele verden. I Europa er det CEPT (den europeiske post og telekom organisasjon) som koordinerer disse forberedelsene. Industrien uttrykker uro for at myndighetene gjennom FN organet ITU skal stramme til reguleringene slik at f. eks. Internet skal bli sterkere regulert til skade for innovasjon. Foreløpig er der ikke noe som tyder på dramatiske endringer. Les mer [her](#).

### **Plattform for grønn logistikk**

Kommissær Kallas talte 27. mars på lanseringa av "Green Freight Europe" initiativet for grønn godstransport (se tale [nedenfor](#)). Plattformen omfatter European Shipper Council, transportsektoren (UPS, TNT) og multinasjonale selskap som IKEA og Procter&Gamble. Les mer [her](#).

### **Europeisk sykkelleksikon**

EESC (European Economic and Social Committee) det rådgivende organet for EU fra arbeidslivet og sivilsamfunnet publiserte i fjor et sykkel leksikon med masse fakta og tips, om sykkelbruk og sykkelstier, og ikke minst sykkeluttrykk i alle EU-språk på engelsk, tysk og fransk. Den nyttige guiden (for sykkelferie i Europa eller planlegging av sykkeltiltak) kan lastes ned fra nettet eller bestilles gratis [her](#).

## **Høringer**

### **Høring om regler for "internet of things"**

Kommisjonen la 12. april ut en høring om tingenes internett (se artikkel [ovenfor](#)) for å få synspunkter på hvilke retningslinjer som trengs når ulike gjenstander som omgir oss i hverdagen, blir koblet til internett. Høringen med frist 12. juli finnes [her](#).

### **Hvordan kutte kostnader ved bredbåndsutbygging?**

Dette er hovedspørsmålet i en høring KOM la ut 27. april. KOM er spesielt opptatt av barrierer for bredband infrastruktur, måter å bedre bruke eksisterende infrastruktur på, bedre koordinering av byggearbeid (som står for opp til 80% av kostnadene), tiltak for bedre koordinering mellom styresmakter og enklere løyveprosedyrer, hvorvidt nye bygg er "klare" m.h.t. bredbandsinfrastruktur. Høringen som har frist 20. juli ligger [her](#).

### **EUs strategi mot trafikkulykker på høring**

KOM åpnet 17. april en høring om sin strategi for å redusere skader fra trafikkulykker. Høringen skal gi innspill til oppfølging av KOMs politiske strategi for vegsikkerhet 2011-2024. Fristen er 22. juni. Høringsopplegg/spørreskjema finnes [her](#).

### **Internasjonal gjesting**

BEREC skal ha to høringer om strukturelle tiltak fra forordninga om internasjonal gjesting (roaming) som nå er vedtatt (se artikkel [ovenfor](#)). Den første høringen gjelder tiltak til støtte for avkopling mellom tjenester på hjemmemarkedet og for roaming (KOM skal lage "implementing acts" innen utgangen av året). Den andre høringen gjelder retningslinjer for å forenkle tilgangen for alternative operatører (som skal vedtas innen september). Høringene vil bli lagt ut på [BERECs hjemmeside](#) i juni.

## **Konferanser**

ECTA-konferanse: **Ultrafast broadband – policy and practice**, 21. mai 2012 i Brussel. Mer informasjon [her](#).

ETSC-konferanse om vegsikkerhet: **6th Road Safety PIN Conference**, 20. juni 2012 (ettermiddag) i Brussel. Mer informasjon [her](#).

## Taler

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [What does it mean to be open online?](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [The European Commission and Parliament: building the e-EU together](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Investing in our digital future](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Internet Freedom](#)

Kommissær for Digital Agenda Neelie Kroes: [Roaming for the Smartphone generation](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Using freight to help European transport move to a sustainable future](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Using better rail traffic management to build a single European transport area](#)

Kommissær for Transport, Siim Kallas: [Working together to reduce deaths on Europe's roads](#)

## Vennlig hilsen

**Olav Grimsbo**

**Transportråd**

[olgr@mfa.no](mailto:olgr@mfa.no)

+32 (0) 2 238 74 44

**Willy Jensen**

**Post- og teleråd**

[wije@mfa.no](mailto:wije@mfa.no)

+32 (0) 2 238 74 63

SFN utarbeides i samarbeid med rådgiver [Marit Schweiker](#) og praktikant [Herman Prein Moestue](#).

