



## **Informasjonspakke til møtet i Europautvalget tirsdag 18. oktober 2011**

*Det vises til innkalling til møte i Europautvalget 18.oktober 2011. Fra regjeringen møter samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og utenriksminister Jonas Gahr Støre. Dagsorden for møtet ble sendt Europautvalget og de faste komiteene 11.oktober. Utover oversikten over aktuelle rettsakter for kommende møte i EØS-komiteen, og en kort kommentar til hvert enkelt dagsordenspunkt, mottar Stortinget ingen bakgrunnsinformasjon fra regjeringen knyttet til møtene i Europautvalget. Administrasjonens koordineringsgruppe (utredningsseksjonen, stortingsbiblioteket og internasjonalt sekretariat) har utarbeidet nedenstående bakgrunnsinformasjon knyttet til sakene på dagsordenen, samt til enkelte andre aktuelle saker.*

### **Samferdselsministeren vil etter planen redegjøre for:**

|                                                                       | Side |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| • Postdirektivet                                                      | 2    |
| • Revisjon av datalagringsdirektivet                                  | 2    |
| • Eurovignettdirektivet                                               | 4    |
| • Hvitboken om fremtidens transportpolitikk                           | 5    |
| • Omarbeiding av jernbanepakke 1                                      | 7    |
| • Luftfart: Single European Sky II, herunder norsk deltakelse i NEFAB | 8    |

### **Utenriksministeren vil etter planen redegjøre for:**

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| • Euro-/finanskrisen                                                 | 10 |
| • ESA-saker på trygdeområdet (barnetrygdsaken og dagpengesaken)      | 12 |
| • Kommisjonens forslag om adgang til gjeninnføring av grensekontroll | 13 |
| • Oppstart av Schengens visuminformasjonssystem VIS 11. oktober d.å. | 14 |
| • Direktivet om audiovisuelle medietjenester – alkoholreklame        | 14 |

### **Om utvalgte rettsakter i EØS-komiteen**

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| • Helse- og ernæringspåstander – lister over godkjenning og avslag | 16 |
|--------------------------------------------------------------------|----|

### **Andre aktuelle saker**

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| • Spørsmål om amatørflygersertifikater (For 216/2008) | 17 |
| • ESA pålegger Norge bedre havnesikring               | 18 |
| • Forbrukerrettigheter – forslag til ny kjøpslov      | 18 |
| • Utkast til kriterier for kjernenettverket i TEN-T   | 19 |
| • Vikarbyrådirektivet                                 | 20 |

## **Samferdselsministeren vil etter planen redegjøre for:**

### **Postdirektivet**

Norge og EU hadde 15. september nye [uformelle samtaler](#) på embetsnivå om postdirektivet. Det skal ennå ikke ha kommet signaler om hvorvidt EU ønsker å sette i gang en 102-prosedyre, og det er heller ikke fastsatt noen nye møter mellom EU og Norge om saken.

Det første møtet fant sted i juni, etter at utenriksminister Støre i mai orienterte om at Norge ikke ville innføre direktivet. EU-delegasjonen i Brussel uttalte etter september-møtet at dette var en uformell teknisk drøfting av innholdet i direktivet, og at det er opp til EU-siden å avgjøre om saken skal opp på agendaen i EØS-komiteen.

EU vedtok i 2008 det såkalte tredje postdirektiv, som åpner markedet for brevpost også under 50 gram for konkurranse. Videre reguleres blant annet frekvensen på omdelingen, krav om landsdekkende omdeling og finansiering av leveringsplikten. Direktivet hadde gjennomføringsfrist i EU-landene innen 2010, men noen land har fått forlenget dette til 2012.

EØS-avtalens artikkel 102 beskriver prosedyren for uenighet om deler av avtalen. Partene er forpliktet til å forhandle med sikte på en løsning. Fra det øyeblikket en 102-prosedyre åpnes og konflikten presenteres i EØS-komiteen, skal seks måneder settes av til forhandlinger. Der som ingen løsning foreligger da, settes den omstridte delen av avtalen midlertidig ut av kraft etter ytterligere seks måneder.

Et interessant spørsmål vil bli hvor stor del av avtalen som i så fall settes ut av kraft. Ikke noe EØS-land har hittil benyttet reservasjonsretten.

Arbeiderpartiets landsmøte sa i april nei til det tredje postdirektivet. Direktivmotstanderne frykter for dårligere arbeidsvilkår og postlevering i distriktene. Mange regner etter dette med at Norge for første gang vil benytte seg av reservasjonsretten i EØS-avtalen.

I etterkant av landsmøtet har enkelte Ap-politikere gitt uttrykk for at man gjennom forhandlinger med EU kan komme fram til et annet utfall enn et såkalt veto. Dette ville kunne være at EU gir garantier for at ordningene som Ap-landsmøtet la mest vekt på å bevare, ikke vil falle bort ved iverksetting av direktivet.

### **Revisjon av datalagringsdirektivet**

Europakommisjonen hadde som ambisjon å legge fram forslag til endringer i datalagringsdirektivet i løpet av 2011, men dette er nå utsatt til 2012.

I en evalueringsrapport som ble lagt fram i april framgikk det at medlemslandene betrakter direktivet som nødvendig, men at lagringstid og vilkår for datatilgang har variert for mye fra stat til stat, og at politiet i flere land går for langt i å benytte dataene til etterforskning av mindre alvorlige forhold.

Fire medlemsland har fortsatt til gode å iverksette det opprinnelige direktivet. I Tyskland, hvor iverksettingen av direktivet ble tilsidesatt av forfatningsdomstolen, forhindrer fortsatt den interne uenigheten i regjeringskoalisjonen at det legges fram et nytt lovforslag. Så sent som etter arrestasjonen av to terrormistenkte i Berlin i september, var konservative CDU ute med krav om at den liberale justisministeren Leutheusser-Schnarrenberger (FDP) snarest måtte legge fram et nytt lovforslag.

”En justisminister som nekter å iverksette et EU-direktiv er et problem”, [uttalte CDUs parlamentariske leder, Volker Kauder, ifølge Der Spiegel](#). ”Hun spiller med vår tid og tålmodighet. Direktivet gir jo politiet innsyn i den lagrede informasjonen bare ved konkret mistanke”, framholdt en representant for CDUs bayerske søsterparti, CSU. Justisministeren svarte med en advarsel mot å bruke det planlagte terrorangrepet i Berlin politisk. Angrepet skal ha blitt avverget etter bruk av lagrede data.

Det regnes som sannsynlig at den tyske forfatningsdomstolens innsigelser vil legge føringer på lovendringene som Europakommisjonen foreslår neste år.

Hovedpunkter fra kommisjonens [evalueringsrapport](#):

- De fleste medlemslandene mener datalagringsdirektivet er nødvendig. Kommisjonen viser til at bevis i form av statistikk og eksempler er begrenset, men at evalueringen likevel bekrefter at datalagring er viktig for etterforskning av grov kriminalitet. Det vises blant annet til «Operation Rescue» som avslørte identiteten til mistenkte i et pedofilt nettverk.
- Det er stor forskjell på hvordan EU-landene har innført direktivet. Lagringsperioden varierer, det er ulik forståelse av hva slags kriminalitet direktivet er ment å bekjempe, hvilke rettslige prosedyrer som kreves for å få tilgang til dataene og hvilke myndigheter som får innsyn. Kommisjonen peker på at mangel på harmonisering medfører ulike konkurransevilkår, og kan være et problem for små teleselskaper. Behovet for uavhengig kontroll bør vurderes.
- Datalagring er «en betydelig innskränkning af retten til privatlivets fred». Kommisjonen vil i forslaget til nytt regelverk legge vekt på at proporsjonalitetsprinsippet respekteres. Det vil blant annet bli sett nærmere på hensikten med datalagringen og hvilke typer kriminalitet som skal gi tilgang til data, harmonisering av kravet til lagringstid, begrenning av hvilke myndigheter som skal ha tilgang til dataene og om færre typer data som skal lagres.

Se også EU-delegasjonens [omtale](#) av evalueringsrapporten.

Det er nå også en diskusjon i EU om revisjon av regelverket for vern av persondata, der personverndirektivet fra 1995 i dag er den sentrale lovrammen. Dette direktivet er gjennomført i Norge gjennom personvernloven fra 2000.

Rådet vedtok [konklusjoner](#) om dette spørsmålet på sitt møte 24. og 25. februar i år. Disse støtter i hovedsak Kommisjonen. Rådet viste i tillegg m.a. til behovet for særlig å vurdere vern av barn og unge, vern av sensitive data og ber Kommisjonen vurdere konsekvenser for datavern i samband med bruk av biometriske data og gendata.

Europaparlamentet, som vedtok sin [resolusjon](#) i juli, har tatt til orde for et teknologinøytralt regelverk på tvers av alle sektorer i form av en forordning. Sentrale punkter er ellers samtykke, innsyn, retten til sletting, proporsjonalitet i hvor lenge data blir lagret, samt styrking av nasjonale datatilsyn.

Regjeringen varslet i statsbudsjettet for 2012 at innføringen av ikrafttreddelsen av datalagringsdirektivet for Norges del blir utsatt til 1. juli 2012. Regjeringen begrunner dette med «vanskelige arbeidsforhold og noe redusert aktivitet i departementet etter terrorangrepet 22. juli».

Stortinget vedtok 4. april i år at datalagringsdirektivet skulle gjennomføres i Norge 1. april 2012. Vedtaket kom etter en [avtale](#) mellom Arbeiderpartiet og Høyre. De to partiene var bl.a. enige om at hvis det i perioden fremlegges forslag til revisjon av datalagringsdirektivet, skal Stortingets europautvalg konsulteres. De la også til grunn at regjeringen som ledd i oppfølgingen av Personvernkommisjonens rapport legger fram en stortingsmelding om personvern.

## **Eurovignettdirektivet**

Eurovignettdirektivet er [viktig for norsk bompengepolitikk](#), heter det i regjeringens arbeidsprogram for EU/EØS-saker. Norge har ennå ikke vedtatt [Eurovignettdirektivet fra 2006](#). Frist for gjennomføring var 10. juni 2008. Norge ba i 2008 om en tilpassingstekst der Norge gis et generelt unntak for rabattgrensen på 13 prosent for alle norske bompengeanlegg, enten de er eksisterende eller framtidige.

Kommisjonen har vært negativ til en slik unntaksordning, men en mulig løsning kan være at rabattsatsen bare gjøres gjeldende for hovedveier med internasjonal trafikk.

I arbeidsprogrammet heter det videre: «På siste møte med Kommisjonen 26. mai var Kommisjonen positiv til et varig unntak for Norge fra rabattgrensen, på veier med liten internasjonal trafikk. Det avventes endelig tilbakemelding fra Kommisjonen».

Hva som menes med «veier med liten internasjonal trafikk» presiseres ikke. Direktivet fra 2006 gjelder bompengeneinnkreving for tunge godstransportkjøretøy i det trans-europeiske kjernenettverket (TEN-T). De [norske vegstrekningene som i dag inngår i TEN-T](#) er i hovedsak europaveiene.

[En ny TEN-T-strategi](#) vil bli lagt fram av Europakommisjonen 19. oktober. Den vil ha betydning for hvilke norske veier som blir en del av TEN-T-veinettet. Strategien vil presentere kriterier for utvelgelse og krav til steder/ruter som blir prioritert (se egen sak). Strategien er merket som EØS-relevant. Siden EØS-landene ikke deltar i finansieringen av TEN-T, vil beslutninger om prioritering, finansiering og implementering av prosjekter bli gjort på nasjonalt nivå. Ingen norske havner, flyplasser eller byer er derfor med i listen.

Norge har lagt til grunn at bompengeringer i byområder ikke omfattes av direktivet, og har fått dette bekreftet.

Den 12. september i år vedtok EU en [ny revisjon av Eurovignettdirektivet](#). Revisjonen gjelder vegavgifter for tunge godskjøretøy, og gir et rammeverk for hvordan eksterne kostnader knyttet til luftforurensning og støy kan integreres. Målet er at negative miljøkonsekvenser skal kunne dekkes via et avgiftssystem for transport. Direktivet gjelder TEN-T-vegnettet, og også andre motorveier med internasjonal tungbiltrafikk.

I kompromisset mellom Rådet og Europaparlamentet i mai måtte parlamentet gjøre mange innrømmelser. Ifølge Europolitics var det viktig for begge institusjonene å få direktivet vedtatt, siden det vil [sette en standard for «forurenser betaler»-prinsippet](#) også i andre sektorer.

Øremerking av inntektene har vært et stridstema. I kompromisset som ble inngått, stilles det ikke krav til at inntektene skal øremerkes for reinvestering i transportinfrastruktur. Et annet tema var avgifter knyttet til trafikkork (rushtid). Dette var med i det opprinnelige forslaget, men ble fjernet, slik at køavgift ikke kan bli regnet som en ekstern kostnad. Det vil likevel være mulig for medlemslandene å øke den generelle avgiften i rushtiden.

I regjeringens arbeidsprogram står det at Norge er positiv til at eksterne kostnader skal inkluderes i avgiftsgrunnlaget, og til frivillige løsninger for øremerking. Imidlertid pekes det på at Norge prinsipielt er mot bindende løsninger, og at bindende krav om internalisering av eksterne kostnader dermed bør være et nasjonalt anliggende.

I hvitboken om framtidens transportpolitikk (se egen sak) er transportavgifter ett av de 40 tiltakene Kommisjonen vil ta tak i de nærmeste årene. Det varsles at man i tillegg til miljøkonsekvenser, vil se på avgifter knyttet til ulykker og trafikkoverbelastning, og at forslag om øremerking kommer opp på nytt. Saksordfører for hvitboken i Europaparlamentet støtter ideen om øremerking.

## **Hvitboken om fremtidens transportpolitikk**

EU-kommisjonen, som anslår at EU må investere 1 500 milliarder euro i perioden 2010-2030 for å utvikle et velfungerende transportnettverk, la i mars i år fram en [Hvitbok om et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem](#). Hvitboken blir nå behandlet av Europaparlamentet.

Kommisjonen foreslår at EU skal redusere sin avhengighet av oljeimport og kutte utslippene av drivhusgasser fra transportsektoren med 70 prosent fra nivået i 2008 (60 prosent fra nivået i 1990) innen 2050. Utslipet fra transportsektoren skal reduseres med 20 prosent fra nivået i 2008 innen 2030. Dette skal skje samtidig med at mobilitet ikke skal begrenses.

Transportsystemet er sammensatt, og det er nødvendig å utvikle mange løsninger for å nå målet om et bærekraftig og konkurransekraftig transportsystem. For å nå målene skiller kommisjonen derfor mellom transport i by, transport over mellomlange avstander og fjerntransport. De forskjellige transportmidlene skal integreres bedre gjennom multimodale knutepunkter.

Det skal utvikles et sentralt nettverk av transportkorridorer, og det skal kreves bruk av informasjonsteknologi for å optimere logistikk og trafikkstrømmer.

Hvitboken setter opp ti mål for et konkurransekraftig og ressurseffektivt transportsystem:

1. I 2030 skal det være 50 prosent færre bensin- og dieslbiler i byene. De skal utfases i byene innen 2050. Oppnå stort sett CO<sub>2</sub>-fri bylogistikk i større bysentre innen 2030.
2. Øke andelen lavkarbon drivstoff i luftfartssektoren til 40 prosent innen 2050, og redusere CO<sub>2</sub> utslipp fra maritimt drivstoff med 40 prosent av innen 2050.
3. Overføre 30 prosent av godstransporten fra lastebiler til andre transportformer, som jernbane og sjøtransport, innen 2030 for avstander på over 300 kilometer, og til over 50 prosent i 2050. For å nå målet må det bygges ut nye tilpasset infrastruktur.
4. Fullføre det europeiske høyhastighetsjernbanenettet innen 2050. Tredoble de eksisterende høyhastighetsnett innen 2030 og opprettholde et tett jernbanenettverk i alle med-

lemsstater. Hoveddelen av mellomdistansereiser for persontransport skal innen 2050 foretas med jernbanen.

5. Utvikle et operativt multimodalt trans-europeisk kjernenettverk (TEN-T) innen 2030 med et nettverk av høy kvalitet og kapasitet innen 2050 med korresponderende informasjonstjenester.
6. Knytte alle sentrale flyplasser til jernbanenettet (fortrinnsvis høyhastighetsbaner), samt knytte alle sentrale havner til godsjernbane og hvor mulig også de indre vannveier.
7. Ta i bruk en modernisert infrastruktur for å styre luftfarten (SESAR) innen 2020 og ferdigstille det felles europeiske luftfartsrommet. Ta i bruk tilsvarende systemer for land- og sjøtransport, samt å ta i bruk det europeiske globale satellittnavigasjonssystemet (Galileo).
8. Utvikle av et rammeverk for informasjons-, styrings- og betalingssystemer for multimodal transport innen 2020.
9. Nå et mål om nær null dødsulykker i veitrafikken innen 2050, og halvere antall drepte i veitrafikken innen 2020. Sikre at EU er verdensledende i trafiksikkerhet innenfor alle transportgrener.
10. Gå i retning av full bruk av bruker- og forurensar-betaler prinsipper, og større grad av forpliktende engasjement fra privat sektor for å eliminere skjevheter, generere inntekter og sikre finansiering av fremtidige transport investeringer.

Kommisjonen foreslår 40 ulike initiativ som vil bli utdypet de nærmeste årene. Blant disse er:

- Jernbane: en "ambisiøs pakke" av lovforslag vil bli lagt fram i 2012/2013 (jernbaneløsningen). Det vil bli foreslått endringer av reguleringsrammene. Konkret nevnes blant annet en åpning av markedet for innenlandsk persontransport, og endringer som gjør det mer attraktivt for private å investere i jernbane.
- Veitransport: restriksjoner på kabotasje fjernes (2012/2013)
- Transportavgifter: forslag til rammer for hvordan man skal få dekket utgifter til infrastruktur og samfunnsmessige kostnader knyttet til forurensing, støy, CO<sub>2</sub>, ulykker og trafikkoverbelastning. Dette vil også omfatte prinsipper for øremerking av inntekter.
- Forbedre flyplassenes kapasitet og kvalitet
- Etablere et "Blue Belt" til havs og sikre markedsadgang til havnene. Utvikle skipsfart uten barrierer og bl.a. gjennomgå restriksjonene i forbindelse med levering av havnetjenester, og finansieringen av havner for å unngå konkurransevridning.

#### *Behandling i Europaparlamentet*

Saksordfører Mathieu Grosch (EPP;BE) i transportkomiteen i Europaparlamentet [foreslår](#) at utslippet av drivhusgasser skal reduseres med 20 prosent fra veitrafikken og 30 prosent fra flytrafikken og skipsfarten innen 2020. Han foreslår også at energiforbruket og støy i jernbanesektoren skal reduseres med 20 prosent. I en kommentar uttaler en representant fra Kommisjonen at ni år er svært kort tid, og at det ikke vil være realistisk å nå disse målene.

Saksordføreren Grosch støtter fokuset på multimodalitet, men er skeptisk til å fastsette et konkret mål for transportmiddelvalg på godstransport over 300 km. Han mener det er viktig å ta hensyn til regionale forutsetninger. Grosch støtter ideen med øremerking av miljø- og kjøavgifter til å finansiere tiltak for å fjerne flaskehalsene i TEN-T. Han foreslår også at EU skal stå for 30 prosent av finansieringen av prioriterte TEN-T prosjekter, og at medlemslandene må fatte bindende vedtak om investeringer for å sikre at "deres" prioriterte TEN-T prosjekter fortsatt vil bli prioritert etter 2015. Det er langt opp til at komiteen skal avgi sin innstilling 22. november og at saken skal behandles i plenum 13. desember 2011.

### *EFTA-kommentarer til hvitboken*

EFTA-landene ga den 19. september i år et [innspill](#) til hvitboken. Island, Liechtenstein og Norge støtter den overordnede strategien om å skape et mer konkurransekraftig og ressurseffektivt transportsystem i Europa. Samtidig viser EFTA-landene til at det er en ambisiøs målsetting å utvikle et bærekraftig transportsystem som ivaretar økonomiske, sosiale og miljømessige behov uten at mobiliteten skal begrenses. EFTA-landene understreker at lovverket og andre politiske virkemidler i større grad må ta hensyn til regionale forskjeller. Det bør være tillatt å bruke tiltak for å redusere kostnadene som følger av lange avstander i perifere områder med spredt befolkning.

Nestleder i Transportarbeiderforbundet, Lars Johnsen, sier til Klassekampen 7. mai at «det ligger politisk dynamitt i planen». Han viser til tre eksempler. Åpning for kabotasje vil føre til at et utenlandsk firma kan ta oppdrag inne i Norge, streikeretten til jernbanearbeidere kan rammes, og frislipp av konkurranse på havnene.

Den svenske regjeringen ønsker hvitboken velkommen, og viser til flere eksempler hvor Sverige har fått gjennomslag i det forberedende arbeidet. Den svenske regjeringen er imidlertid kritisk til kravet om obligatorisk veiavgift og skatter gjennom kilometerskatt for tunge lastebiler, og til kravet om øremerking av inntekter fra transport. I notat til Riksdagen vises det til at mange medlemsland stiller spørsmål ved målet om å flytte transport fra vei til jernbane og sjøfart.

Trafikutsnittet i Sveriges Riksdag [støtter](#) i hovedsak de mål og initiativ Kommisjonen legger fram i Hvitboken, men gir også uttrykk for tilsvarende skepsis som EFTA-landene:

*”... utskottet ifrågasätter dock att kommissionen för fram att överflyttning av trafik från ett trafikslag till ett annat är en målsättning i sig. ...*

*...*

*Utskottet pekar på att särskild hänsyn måste tas till de speciella förhållanden som råder i t.ex. Sverige med bl.a. stora avstånd och låg befolkningstäthet i stora områden.*

*...*

*Utskottet understryker också i utlåtandet vikten av att kommissionen i det fortsatta arbetet inte gör avkall på subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.*

*...*

*... enligt utskottets mening kan detaljstyrning genom EU-regler inom vissa områden leda till suboptimering och ineffektivitet, till följd av bristande anpassning till lokala eller regionala förhållanden.”*

## **Omarbeiding av jernbanepakke 1**

Kommisjonen la i september 2010 fram et forslag til [revisjon av jernbanepakke](#) I. Forslaget er EØS-relevant. Kommisjonen peker på tre utfordringer knyttet til jernbanen:

- a) en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen,*
- b) vedvarende konkurrencehindringer og*
- c) mangelen på et passende forskriftsmæssigt tilsyn*

Kommisjonen ønsker økt satsing på jernbane og etablering av et attraktivt og reelt åpent jernbanemarked. Medlemsstatene bør vedta langsiktige investeringsstrategier på minst fem år.

Kommisjonen foreslår at nasjonal passasjertransport åpnes for konkurranse i hele EU, uansett om det gjelder kontrakter om offentlige tjenesteytelser eller private kontrakter. Alle operatører skal ha samme vilkår i forhold til kapasitetstilordninger og avgifter og ha samme tilgang til infrastruktur og støttetjenester som verksted etc.

Driften av transportytelsene og forvaltningen av infrastrukturen bør adskilles, og de to aktivitetene bør forvaltes særskilt og ha hvert sitt regnskap. Nasjonale sikkerhetsbestemmelser og tekniske spesifikasjoner skal harmoniseres. Kommisjonen vil legge fram egne lovforslag for dette.

#### *Behandling i Europaparlamentet*

Transportkomiteen behandlet forslaget i sitt møte 11. oktober. Komiteen vil ikke kreve full adskillelse mellom operatør og forvalter. Flertallet i komiteen mener begge fortsatt kan være del av samme holdingselskap, slik som i Tyskland og Belgia.

Komiteen støtter Kommisjonen i ønske om å etablere mer forutsigbart rammeverk for finansiering og investering. Komiteen mener medlemsstatene og forvalterne av infrastrukturen må utarbeide sjuårige kontrakter om finansiering og utviklingen av jernbanenettet. Her er komiteen på konfliktkurs med Rådet. Rådet vil ikke ha mer enn treårige kontrakter og ønsker ingen finansielle forpliktelser for medlemsstatene.

#### *Norske kommentarer*

Regjeringen [kommenterer](#) at Norge støtter intensjonene i forslaget om å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom et bedre fungerende indre marked. Ifølge regjeringen er noen av bestemmelsene i forslaget problematiske for Norge. Det gjelder spesielt bestemmelsen om inngåelse av kontrakt mellom infrastrukturforvalter (Jernbaneverket) og ”kompetent organ” (i Norge Samferdselsdepartementet) om statlig finansiering av infrastrukturen for en periode av minimum 5 år. En slik ordning er ikke forenlig med den norske forvaltningsmodellen og prinsippene for statsbudsjettet.

Norge arbeider derfor aktivt for at teksten i det gjeldende direktivet som ble implementert i norsk rett i 2003 kan opprettholdes.

## **Luftfart: Single European Sky II, herunder norsk deltakelse i NEFAB**

EU vedtok i mars 2004 et regelverk om etablering av *Det felles europeiske luftrom*. Den 21. oktober 2009 vedtok EU en endringsforordning, [Single European Sky pakke II \(SES II\)](#).

I Europolitics-artikkelen [Promises followed by disillusion](#) 14. oktober hevdes det at arbeidet med Single European Sky mangler framdrift. Medlemslandene nøler med å gi fra seg nasjonal myndighet, og ”Europa er langt unna løftene som ble avgitt i kjølvannet av krisen etter askeskyen”.

Ifølge [regjeringen](#) hviler SES II hviler på fem grunnpilarer:

- Den første pilaren er regulering av ytelsesmål.
- Andre pilar er en utvidelse av kompetanseområdet til det europeiske flysikkerhetsbyråets (European Aviation Safety Agency - EASA) til å omfatte flysikringsvirksomhet og

lufthavner. Med dette oppnår man en mer helhetlig regulering og håndtering av sikkerhet innen europeisk luftfart, noe som forventes å få positive effekter for flysikkerheten.

- Tredje pilar består av EUs teknologiutviklingsprogram på flysikringsområdet, SESAR. På grunnlag av en Hovedplan om lufttrafikkstyring skal SESAR integreres med lovgivnings-arbeidet på dette feltet.
- Fjerde pilar har fokus på økt kapasitet på lufthavnene ved forbedret infrastruktur og tilgang til lufthavnene.
- Femte pilar omhandler "Human Factor"; dvs. fokus på aktiv involvering av fagorganisasjoner m.v. i endringsprosessen, relevant oppbygging av faglig kompetanse, og videreutvikling av åpenhetskultur ("just culture") innenfor luftfartssektoren.

#### *Implementering i Norge*

Single Sky pakke II er ennå ikke tatt inn i norsk rett. Det nye regimet blir først innført 1. januar 2012. Norge tar, ifølge samferdselsministeren, sikte på innføring samtidig med EU-landene. Regjeringen har hatt som mål å legge fram saken for Stortinget våren 2011. Ifølge samferdselsministeren arbeider Luftfartstilsynets med å utarbeide de nasjonale prestasjonskravene som følger av den nye luftfartspakken.

#### *NEFAB*

Samferdselsministrene fra Estland, Finland, Latvia og Norge undertegnet 30. august 2011 en erklæring med målsetting om etablering av et nordisk-baltisk luftromssamarbeidet - *North European Functional Airspace Block* (NEFAB). Sverige, Danmark og Island har gått ut av NEFAB-samarbeidet. Samferdselsminister [Meltveit Kleppa](#) beklager dette.

Ifølge regjeringen skal NEFAB samarbeidet føre til kortere flyruter, mindre forsinkelse, lavere brennstoffkostnader og lavere utslipp av drivhusgasser. Målet er at NEFAB skal etableres innen 2. halvdel av 2012 i tråd med forpliktelsene under EUs initiativ for et felles europeisk luftrom. Regjeringer ønsker å legge fram opplegget for etableringen av den nordisk baltiske luftromsbløkken i løpet av høsten 2011.

## Utenriksministeren vil etter planen redegjøre for:

### **Euro- /finanskrisen**

Utsettelsen av EU-toppmøtet til 23. oktober kan tolkes som et tegn på at Berlin og Paris arbeider på overtid med en pakkeløsning som innebærer det man i det lengste har forsøkt å unngå, nemlig en restrukturering av den greske gjelden.

Hittil har man fryktet at en slik restrukturering vil ramme blant andre franske og tyske banker med greske lån så kraftig at det ville føre til en ny bankkrise. Hvis det er slik at EU nå likevel velger denne løsningen, er det et mektig uttrykk for hvor alvorlig situasjonen er blitt. Det man forhandler om, er en pakkeløsning hvor bankene som rammes får så mye støtte at markedets tillit opprettholdes. Pakken vil også innebære mer effektiv bruk av strukturmidler overfor Hellas. En restrukturering regnes som risikabel, men stadig mer tyder på en økende bevissthet om at alternativet er enda mer farefylt.

Standard & Poor nedgraderte 14. oktober Spanias kredittverdighet fra AA til AA-. Samme dag uttalte statsminister Stoltenberg at krisen i internasjonal økonomi allerede hadde rammet Norge gjennom reduserte priser på eksportvarene laks og aluminium, og at det var ”overhengende fare” for en bankkrise som gjorde det vanskelig også for norske banker å få lånt penger.

En ytterligere [årsak til utsettelsen](#) av toppmøtet er at man venter på rapporten om Hellas fra den såkalte troikaen (representanter fra EU, Den europeiske sentralbanken, ECB, og Det internasjonale pengefondet, IMF) og Slovakias avstemning om kriselån til Hellas og utvidelsen av stabilitetsfondet EFSF. Etter at [Slovakias parlament stemte nei](#) 11. oktober, ble Iveta Radičová's regjering den første som falt på grunn av eurokrisen. Etter at det ble inngått en avtale med opposisjonen, ga Slovakia likevel sin støtte til EFSF-utvidelsen.

Det som fortsatt skiller Tyskland og Frankrike, skal være detaljene i planen for bankene som ved en eventuell restrukturering av gresk gjeld vil lide store tap. En slik plan må på plass så raskt som mulig, noe fransk-belgiske Dexias problemer med tydelighet viser. Denne banken bestod sommerens stresstest, og Den europeiske bankmyndigheten (EBA) har varslet at [statsgjeld vil bli tatt inn som et av kriteriene](#) i neste runde med stresstester.

Franske banker er mest utsatt. Angela Merkels plan innebærer at banker først skal søke støtte privat, og kun deretter hos sin egen nasjonale regjering. Bare hvis egne myndigheter ikke kan hjelpe, skal man altså først i tredje omgang kunne gå til EFSF. Nicolas Sarkozy ønsker at bankene skal kunne hoppe over det andre steget og gå direkte til EFSF. Paris føler seg tydelig mer utsatt enn Berlin. Får tyskerne viljen sin, vil Merkel kunne vise velgerne at økte midler til krisehåndtering går til tyske banker, mens Sarkozy frykter at den franske staten vil miste sin nåværende kredittverdighet (AAA).

Børsverdien av 500 europeiske banker har falt 29 prosent de tre siste månedene, ifølge nyhetsbyrået Bloombergs bankindeks. [For norske banker og bankkunder betyr utviklingen](#) i første omgang høyere pengemarkedsrenter, og dermed høyere renter på lån. Rådgiver i IMF, Robert Shapiro, advarer om at [banksystemet i Europa kan kollapse](#) dersom man ikke gjør noe raskt. «Vi snakker ikke små belgiske banker. Vi snakker om de største bankene i verden, de største bankene i Tyskland, de største bankene i Frankrike.»

Den såkalte troikaen støttet i sin uttalelse [en ny utbetaling til Hellas](#) i november i år. Hellas sliter med å oppfylle betingelsene for kriselån, og man antar at målene for 2011 ikke nås. I 2012 kan man kanskje nærme seg kravene til budsjett- og underskuddsmål, men det antas at flere innstramninger må til. Det greske parlamentet har blant annet luftet tanken om en [folkeavstemning om endringer av grunnloven](#). Hensikten skal være å gjøre det enklere å si opp offentlige ansatte eller å forenkle skatteinnkreving. Spørsmålet om [spesielle garantier til Finland](#) er løst ved at landet får garantier på spesielle vilkår. Vilkårenes utforming gjør at eurogruppens leder, Jean-Claude Juncker, antar at andre land ikke vil be om noe tilsvarende.

Tanken om en «federal economic government» for å gjøre det enklere å gjennomføre en felles økonomisk politikk er ikke lagt død. Angela Merkel har uttalt at en [traktatendring ikke er utenkelig](#), og den avtroppende sentralbanksjefen i ECB, [Jean-Claude Trichet](#), støtter henne. Imidlertid kan en endring bli komplisert, og blant andre [Irland](#) er en tydelig motstander.

Algirdas Semeta, EUs skattekommissær, har uttalt at [skatt](#) er et område EU vil fokusere på framover. Han nevnte spesielt etablering av et felles skattesystem for visse selskaper eller grupper av selskaper (CCCTB). Skatteopplegget er tenkt å skulle fungere parallelt med eksisterende, nasjonal beskatning. Semeta roser Kommisjonen for initiativet om [skatt på finanstransaksjoner](#), etter at kommisjonspresident Barroso la fram sitt forslag 28. september. Tyskland, Frankrike og Spania støtter denne typen skatt, mens Storbritannia, Sverige og Nederland er blant motstanderne. Det har vært hevdet at beskatningen kan være [i strid med WTO-avtalen](#), og EU har utredet nettopp dette i et [notat](#) fra 2010. For mer informasjon, se [Brusselbrev fra Per Nestande](#).

Inga Marte Thorkildsen (SV) tok 10. oktober til orde for en såkalt [aktivitetsskatt](#), en skatt på bankenes overskudd og lønnsutbetalinger for å beskatte merverdi skapt i finanssektoren. Hun får støtte av leder for finanskomiteen, Torgeir Micaelsen (Ap): «Jeg synes det er gode grunner til at man også i [finanssektoren må betale skatter og avgifter](#), slik som alle andre sektorer gjør.» Statssekretær i Finansdepartementet, Roger Schjerva, sier i en kommentar: «Ja, vi ønsker en slik global avgift. Men vi må selvfølgelig gjøre en egen vurdering av det konkrete forslaget og se hva det ender opp med til slutt.» Schjerva sier at i prinsippet kan en slik skatt være med i statsbudsjettet for 2013.

I rapporten [Tax Reforms in EU member states 2011 : Tax policy challenge for economic growth and fiscal sustainability](#) understreker Kommisjonen blant annet behovet for større samordning av de nasjonale skattesystemene gjennom å legge vekt på kvalitet, en bedre fordeling av skatter og en mer helhetlig bruk av merverdiavgift.

I forkant av G20-møtet i Cannes 3. - 4. november har José Manuel Barroso og Rådets president, Van Rompuy, kunngjort det [EU mener vil være viktig](#): Gjenskape vekst og takle makroøkonomiske utfordringer, fremme reformer for finansmarkedene, styrke det internasjonale valutasystemet, fremme handel og muligheten for arbeid, redusere fattigdom, takle klima- og energitfordringene og bekjempe korrupsjon. IMF har anbefalt sterkt at de europeiske landene vender tilbake til [stimulansetiltak i stedet for ytterligere innstramninger](#).

## ESA-saker på trygdeområdet (barnetrygdsaken og dagpengesaken)

### Dagpengesaken

Norge må endre reglene om vilkår for arbeidsledighetstrygd til utenlandske arbeidere som kun har arbeidet kort tid i landet. Det krever EFTAs overvåkningsorgan, ESA, i en [grunnlagt uttalelse](#) 30. juni i år.

EØS-avtalen gjør det klart at man ikke kan sette krav til hvor lenge en person har hatt arbeid i Norge for at de oppsparte rettighetene personen har med seg fra andre EØS-land skal regnes med. Dagens norske regelverk krever at en utenlandsk arbeider må ha jobbet fulltid i åtte av de siste tolv ukene før han eller hun blir arbeidsledig. Reglene er ment å hindre trygdemotivert flytting, men ESA mener at dette må håndteres på en sak-til-sak-basis.

I tillegg krever norsk lov at arbeidet må ha startet innen tolv uker etter ankomst til landet for at EØS-rettigheter skal regnes med. En slik regel finnes imidlertid ikke på nasjonalt nivå, hvis en arbeidsperiode blir avbrutt. Tolvukersregelen er dermed diskriminerende for arbeidstakere fra andre EØS-land.

Norge har to måneder på å gjøre nødvendige endringer. Island har også mottatt en lignende grunnlagt uttalelse.

[Arbeidsminister Hanne Bjurstrøm sier i en pressemelding](#) at arbeidskravet er viktig for Norge. Bjurstrøm sier videre at hun «ønsker å bringe denne saken i overensstemmelse med EØS-retten, men det er samtidig nødvendig å vurdere eventuelle endringer grundig». Blant annet vil hun se på tilsvarende regelverk i de andre nordiske landene, som, med unntak av Sverige, har et arbeidskrav som Norge.

[Bruk av EU-arbeidskraft i norske bedrifter er på sitt høyeste på tre år](#). Tre av ti bedrifter i privat sektor har benyttet EU-arbeidskraft det siste året. Det viser en ny undersøkelse gjort på oppdrag av NAV Eures.

### Barnetrygdsaken

EFTAs overvåkningsorgan, ESA, krever at Norge fjerner begrensninger på barnetrygd til barn av foreldre der den ene jobber i Norge mens barnet bor med den andre i et annet EØS-land. I den [grunnlagte uttalelsen fra 6. juli](#) i år vises det til at EØS-reglene tilsier at staten er forpliktet til å utbetale barnetrygd hvis barnet faktisk er økonomisk avhengig av forelderen som jobber i Norge. Dette gjelder også barn av skilte par og der foreldrene aldri har bodd sammen.

Departementsråd Harald Nybøen sier til NTB 6. juni at man vil se på om ESAs krav betyr en «[svær administrativ ordning å gjennomføre](#)». Han peker på at det vil være krevende hvis vertslandet må sjekke hvem av foreldrene som er hovedforsørger, og om forelderen som ikke bor i Norge allerede mottar barnetrygd.

[Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet omtaler ESAs krav](#) i en pressemelding samme dag, og vises til Norges brev til ESA i februar i år. Brevet er et svar på ESAs åpningsbrev, som ble sendt i forkant av den grunnlagte uttalelsen. Der står det at: «vi anser at vi oppfyller våre forpliktelser etter EØS-avtalen. EØS-foreldre behandles på samme måte som norske foreldre, det er ingen forskjellsbehandling». Det står videre at Norge vil vurdere den grunnlagte uttalelsen nøye, og at dersom Norge fastholder det tidligere standpunktet kan ESA bringe saken inn for EFTA-domstolen.

## Kommisjonens forslag om adgang til gjeninnføring av grensekontroll

«Justisministeren har sagt klart frå om at Noreg er sterkt kritisk til EU-kommisjonen sitt forslag om at EU skal bestemme over grensekontrollar i Schengen-landa. Noreg meiner at kontroll med grensene er eit nasjonalt ansvar» sa Andreas Lorange i Justisdepartementet til [Nasjonen i september](#).

Utspelet kom etter at Europakommisjonen 16. september [føreslo regelendringar](#) for når det kan innførast grensekontrollar i Schengen-landa, og at avgjerdsmynd skulde overførast frå medlemslanda til Kommisjonen i slike spørsmål.

I [forslaget](#) kjem det fram at grensekontroll kan innførast for periodar på maksimalt seks månader når medlemsland ikkje klarer å oppretthalda god nok yttergrensekontroll. Ved uventa hendingar og hastetilfelle kan medlemslanda innføra grensekontroll i inntil fem dagar. Dette er i tråd med dagens praksis, slik Noreg [innførte grensekontroll etter terrorangrepa 22. juli](#). VG skriv at følgjande melding gjekk ut kl. 18.06: «POD har med umiddelbar virkning gjeninnført grensekontroll på indre Schengen grenser».

Kommisjonsforslaget kjem som følge av innstrammingane i vår, der Frankrike innførte kontrollar på grensa mot Italia for å avskjera auka innvandring frå Nord-Afrika. Danmark varsla også strengare grensekontroll, men desse [planane blei nyleg skrinlagde av den nye danske regjeringa](#).

Endringsforslaget blei diskutert i [justis- og innanriksrådet 22. september](#). Fleire land, mellom anna Noreg, uttrykte at landa sjølve må kunna innføra grensekontroll i bestemte situasjonar. Vedtak av det nye forslaget må skje etter semje mellom Rådet og Europaparlamentet.

EU og EFTA-landa [underteikna førre månad](#) ei avtale om EFTA-deltaking i komitear som hjelper Kommisjonen i arbeidet med Schengen-regelverket, der EFTA-landa skal få kommentera forslag, men ikkje ha stemmerett. Noreg skal difor få delta i «decision-shaping», men ikkje i «decision-making» i Schengen-lovgjevinga. EFTA-landa skal bidra økonomisk til administrative utgifter i desse Schengen-komiteane.

Samtidig er det debatt rundt Bulgaria og Romania sitt inntog i Schengen-samarbeidet. [Finland og Nederland blokkerer opptak](#) fordi Bulgaria og Romania ikkje har gjort nok i kampen mot korrupsjon og organisert kriminalitet. Utviding av Schengen må skje ved samrøystes vedtak i Rådet.

Noreg blei dessutan nyleg karakterisert av Barentssekretariatet som ein «[Schengen-versting](#)», for det dei meinte var ei streng handheving av innreiseregimet for russarar som ønskjer å reisa inn i Schengen-området, trass i mål om meir samband og visumfri grense til Russland. «Utenriksminister Jonas Gahr Støre har vært en veldig stor pådriver for lettelse, men han har møtt veldig stor skepsis i UDI. De har ikke skjont at muren falt i 1989», sa leiaren for Barentssekretariatet, Rune Rafaelsen, til NTB.

## Oppstart av Schengens visuminformasjonsystem VIS 11. oktober d.å.

Visumsøkjalar skal registrerast i ein ny database med fingeravtrykk og ansiktsfoto (såkalla biometriske opplysningar), i tillegg til meir vanlege personopplysningar. Det er blant tiltaka i det nye [Visa Information System \(VIS\)](#) i Schengen-landa, som starta opp 11. oktober.

VIS vil vera ein felles visumdatabase for Schengen-området, der personopplysningar om alle som har søkt om visum i eit Schengen-land blir lagra i same database. [Noreg begynner med utanriksstasjonar i Algerie, Egypt og Marokko](#).

Opplysningar kan lagrast i databasen i fem år, og informasjonen vil vera tilgjengeleg for medlemslanda i behandlinga av visumsøknader, grensekontroll og identifisering. Også Europol, og politi som etterforskar terrorhandlingar eller anna alvorleg kriminalitet, kan få tilgang til basen.

I løpet av dei neste tre åra skal systemet dekkja heile verda, og både politidistrikta og utanriksstasjonane har fått utstyr for opptak av biometri.

I [regjeringas arbeidsprogram for EU/EØS-saker](#) står det følgjande: «VIS vil gjøre det mulig å ha en smidigere og åpnere visumpraksis, siden systemet bl.a. vil gjøre det vanskelig å misbruke reisedokumenter og visum».

12. september blei det semje om å oppretta [eit nytt IT-byrå](#) som skal administrera VIS og to andre sikkerheitsverktøy for Schengen-området: eit modernisert informasjonssystem (SIS II, som ikkje er venta å bli operativt før 2013), samt EUs biometriske database for fingeravtrykk av asylsøkjalar, Eurodac. Noreg har tilknytning til alle tre systema og vil delta i IT-byrået som skal begynna arbeidet neste sommar.

«[Small steps to big brother](#)» kallar tenketanken Statewatch dei nye Schengen-verktøya for informasjonsinnhenting ved grenseovergangane.

## Direktivet om audiovisuelle medietjenester – alkoholreklame

«Nå er alle aktørene og synspunktene ute av boksen, så nå kan vi snart konkludere», var meldinga frå statssekretær Erik Lahnstein i Utanriksdepartementet til [NTB 21. september](#). Også statssekretær Roger Solheim i Kulturdepartementet kommenterte norske mulegheiter: «Alternativet er å bruke reservasjonsretten, men terskelen for det er veldig høy».

Direktivet om audiovisuelle tenester (AMT-direktivet) erstattar det såkalla fjernsynsdirektivet, og omfattar alle typar audiovisuelle medietenester. Prinsippet om sendeland er sentralt, noko som betyr at kringkastarar av audiovisuelle tenester berre treng å etterleva reglane i det medlemslandet dei er etablerte i. Dette gjer det vanskeleg å oppretthalda forbodet mot alkoholreklame på norske TV-skjermar, viss fjernsynssendingane kjem frå utlandet. TV3 og TV Norges underkanalar Max og Fem sender i dag frå London.

Då EØS-avtala blei inngått, [fekk Noreg unntak](#) frå fjernsynsdirektivet når det gjaldt alkoholreklame. Unntaket blei sist vidareført i 2000.

I [eit brev til helse- og omsorgsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen](#) slo Europakommisjonen på seinsommaren fast at Noreg [ikkje kunne få unntak frå det nye direktivet](#). Visepresident i kommisjonen, Neelie Kroes, la i brevet vekt på at det er lovgjevinga i sendelandet som avgjer. Kroes viste også til ein samarbeidsmekanisme som Sverige har med Storbritannia. «Jeg har tatt opp dette med den britiske Europa-ministeren David Lidington. Han sier det eneste de kan gjøre, er å oppfordre TV-kanalene til ikke å sende alkoholreklame. De har ingen mulighet til å hindre det », sa Erik Lahnstein til [NTB 19. september](#).

Både Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har [varsla krav om reservasjon mot direktivet](#). Erna Solberg (Høgre) stilte følgjande spørsmål i [Europautvalet 16. september](#): «Gitt at det skulle nedlegges veto mot direktivet, hvilken mulighet har man da for å stoppe TV3s sendinger eller reklame?» Helse- og omsorgsministeren svara mellom anna slik: «Det er det som egentlig er litt av problemet. [...] Hele den digitale verden har noen konsekvenser som vi ikke liker, men vi er opptatt av selve saken og vil derfor gjøre alt vi kan for å unngå reklame».

Direktøren i Hansa Borg, Lars A. Midtgaard, [krev på si side at det blir opna for alkoholreklame i blad og aviser](#), dersom forbodet mot alkoholreklame på TV vil forsvinna: «Vi i Hansa Borg er urolige. Vi er redde for hva som skjer dersom utenlandske bryggerier med nærmest uavgrensede ressurser begynner å reklamere på TV3 og andre steder. Det vil gå ut over norske bryggerier».

I ein [rapport frå SIRUS](#) kjem det fram at det har vore ei fokusendring i EU dei siste åra: Frå om unionen skal ha ein alkoholpolitikk til *korleis* alkoholpolitikken skal vera. Også Kroes viser i brevet sitt til at ein har forståing for den strenge norske alkoholpolitikken, og til at fleire EU-land har ein streng politikk.

AMT-direktivet omfattar også andre forhold – mellom anna produktplassering, sponing og reklameavbrot. I [ei høyring](#) var både Barne- og likestillingsdepartementet og Forbrukarombodet negative til oppmjuking av regelverket om produktplassering, men kulturminister Anniken Huitfeldt [meinte det ville vera vanskeleg med særnorske reglar når det gjaldt dette](#).

Fleire EU-land har fått varsel frå Europakommisjonen om å forklara seg om implementeringa av direktivet, i tillegg er både Slovenia og Polen under etterforsking på grunn av [manglande implementering](#).

## **Om utvalgte rettsakter i EØS-komiteen**

### **Helse- og ernæringspåstander – lister over godkjenning og avslag**

I oversikten over rettsakter som er sendt Stortinget i forbindelse med dagens møte, er det i alt tolv kommisjonsforordninger som gjelder helse- og ernæringspåstander. Dette er den første «bolken» av rettsakter som skal vedtas i EØS-komiteen på dette området.

Rettsaktene er utfyllende regelverk til [«påstandsforordningen»](#) (forordning 1924/2006), som ble implementert i Norge i februar 2010 gjennom [Forskrift om ernærings- og helsepåstander på næringsmidler](#). Hensikten er å stoppe villedende markedsføring, sikre forbrukerne korrekt informasjon og gi like konkurransevilkår for næringsmiddelindustrien.

Hvilke påstandene som godtas blir harmonisert, og det vil si at medlemsstatene ikke har anledning til å ha nasjonale bestemmelser på dette området.

Rettsakter som skal behandles på dagens møte er lister over godkjente og avslåtte helse- og ernæringspåstander. Ernæringspåstander sier noe om matvarens nærings- og kaloriinnhold, for eksempel fettfri, fiberrik eller sukkerfri. Helsepåstander fastslår forholdet mellom en matvare/bestanddel og helse, også påstander om at matvarer fører til nedsatt risiko for sykdom. I omtalen av rettsaktene som er sendt Stortinget står det at påstander om redusert sykdomsrisiko tidligere ikke har vært tillatt brukt. Adgangen til bruk av helsepåstander blir dermed utvidet.

Rettsaktene til behandling omtaler følgende godkjente søknader knyttet til helsepåstander:

- Kalsium, proteiner, vitamin D, fosfor: Nødvendig for normal vekst og utvikling av barns beinbygning.
- Alfa-linolensyre og linolsyre: Nødvendig for barns normale vekst og utvikling.
- Tyggegummi søtet med 100% xylitol: Reduksjon av plakk. Plakk er en risikofaktor for utvikling av karies hos barn.
- Plantesteroler, plantestanol: Reduksjon av kolesterol i blodet og dermed reduksjon av risiko for utvikling av hjerte-/karsykdommer.

Det er den enkelte virksomheten som søker om bruk av helsepåstander. [I Norge blir søknadene behandlet av Mattilsynet](#), som sender den videre til EUs mattrygghetsorgan (EFSA). Det er Europakommisjonen som gjør det endelige vedtaket med utgangspunkt i en vitenskaplig vurdering fra EFSA. Rådet og Europaparlamentet kan ut fra visse vilkår motsette seg Kommisjonsens vedtak. I Parlamentet er det nødvendig med kvalifisert flertall.

Ifølge Fødevareinstituttet ved Dansk Teknisk Universitet, avsluttet EFSA i august i år arbeidet med å vurdere 2.785 helsepåstander – [en av fem påstander ble godkjent](#).

Ifølge en undersøkelse fra det danske Forbrugerrådet tror to av tre forbrukere at en matvare er sunn dersom den har en helse- eller ernæringspåstand. [«Det er dybt problematisk, fordi forbrukerne risikerer at blive vildledt](#) til at tro, at en fødevare er sund, selv om den i virkeligheten ikke er det. [...] Hvis en fødevare inneholder meget fett, sukker eller salt, bliver den jo ikke sund af, at den også indeholder kalk, kostfibre eller vitaminer».

## **Andre aktuelle saker:**

### **Spørsmål om amatørflygersertifikater (For 216/2008)**

Utenriksminister Jonas Gahr Støre varslet i [møtet i Europautvalget 16. september](#) at han vil komme tilbake med svar på et spørsmål fra Gina Knutson Barstad (SV) angående forordning 216/2006 om flysikkerhet. Spørsmålet var om forordningen «kan svekke opplæringen av amatørflygere, og om det er greit at Norge innfører strengere regler enn det som det er lagt opp til i direktivet for amatørflygersertifikat».

Samferdselsminister Kleppa fulgte opp dette med et [brev til Europautvalget datert 13. oktober](#).

Forordningen foreslår et nytt sertifikat, Leisure pilot licence (LPL), for amatørflyging - endret til Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) i et senere forslag. Ifølge regjeringens EØS-notat vil hovedforskjellen fra det ordinære sertifikatet være mindre stringente krav til medisinsk godkjenning, og at sertifikatet bare vil gi rettigheter på fly under 2000 kg og med maksimalt 4 passasjer seter.

I EØS-notatet vises det til [en viss bekymring for at amatørflygersertifikatet kan få negative sikkerhetsmessige konsekvenser](#). Det står at «Nærmere vurdering av dette vil først være mulig når den aktuelle IR foreligger».

IR (implementing rules) er et detaljert regelverk som vil bli utarbeidet med hjemmel i forordningen. Foreløpig har det kommet et [høringsutkast til IR for sertifikater](#), utarbeidet av EUs flysikkerhetsbyrå (EASA). I regjeringens EØS-notat om høringsutkastet står det at «en rekke medlemsstater inkludert Norge har kommentert [det prinsipielt uheldige ved å underskrive de standarder](#) som er trukket opp av ICAO» - International Civil Aviation Organization.

I høringsutkastet fra EASA introduserer enda en type sertifikat «Basic LPL», med ytterligere reduksjon i både kravene og tilhørende restriksjoner i rettighetene. Blant annet kan man ikke fly lenger enn 50 km, og det kan se ut som det ikke blir mulig å ha med passasjerer. I EØS-notatet stilles det spørsmål om hjemmelen for dette sertifikatet, siden det ikke er nevnt i forordning 216/2008.

IR blir vedtatt av Kommisjonen gjennom såkalt komitologi-prosedyre. Det er et relevant spørsmål om Norge vil delta i den aktuelle arbeidsgruppen når regelverket skal utformes.

Forordningen innebærer en totalharmonisering av regelverket. Samferdselsdepartementet skriver følgende i et brev fra september 2009 at: «[Regelverket vil erstatte alle nasjonale særregler](#). Norske myndigheter vil etter implementering antakelig ikke lenger kunne vedta verken strengere bestemmelser eller gi lettelser i de vedtatte reglene der man skulle se behov for dette».

## ESA pålegger Norge bedre havnesikring

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) godtar ikke den norske gjennomføringen av EUs havnesikringsdirektiv. I en [pressemelding fra Fiskeri- og kyskdepartementet](#) står det at Norge benyttet en unntaksmulighet i direktivet, og dermed i hovedsak bare foretok sårbarhetsvurdering av de enkelte havneterminalene. ESA peker derimot på at sårbarhetsanalyser også må inkludere større landområder rundt havneterminalene, samt sjøområdet utenfor.

Formålet med direktivet er å sikre havner og havneterminaler mot terrorhandlinger, og omfatter rundt 600 norske havner. Departementene [sendte i juli i år et brev til havnene](#) hvor de informerte om det nye pålegget. Fristen for å gjennomføre analysene er 1. januar 2012. Ifølge [Bergens Tidende](#) vil det for det for mindre terminaler bare være snakk om en justering av eksisterende analyser, mens det for større havneområder må gjennomføres helt nye analyser. Analysene vil avgjøre om nye og utvidede sikringstiltak må gjennomføres.

Ifølge Nrk Rogaland vil det bli [krav om terrorgjerder og kontroll på flere fergekaier](#), avhengig av størrelse og hvor de ligger. Hallgeir Langeland går hard ut mot forslaget: «Konsekvensane vil vere store utgifter og fleire avgrensingar til å bevega seg fritt». Han får støtte fra førsteamanuensis Bjørn Ivar Kruke ved Universitetet i Stavanger, som også mener at terrorgjerder ikke stopper terrorister.

## Forbrukerrettigheter – forslag til ny kjøpslov

«[Stormen er knapt lagt seg, og nå er forbrukerrettighetene på nytt i spill](#)», sier direktør Randi Flesland i Forbrukerrådet til Aftenposten 14. oktober. Saken gjelder et [forslag til forordning om en ny europeisk kjøpslov](#) som ble lagt fram av Europakommisjonen 11. oktober.

Kommisjonen foreslår et frivillig instrument, hvor partene kan velge å bruke en felleseuropeisk avtale eller ikke, som et alternativ til nasjonal lovgivning. Den europeiske kontraktsretten skal gjelde både avtaler næringsdrivende imellom (B2B) og mellom næringsdrivende og forbrukere (B2C), men begrenses til kun grensekryssende avtaler og ikke innenlandske avtaler.

I regjeringens EØS-notat står det at: «[Norge er svært skeptisk til en forordning om en for partene frivillig europeisk kontraktsrett](#). Det kan være vanskelig å komme til enighet om et slikt instrument med tilstrekkelig høyt nivå av forbrukerbeskyttelse». Dette kom fram i det norske innspillet til Kommisjonens grønnbok om en framtidig europeisk kontraktsrett. Det pekes på at det norske innspillet reflekterer flere av uttalelsene fra den [norske høringen](#) om grønnboken.

Europakommisjonens forslag vil være et tillegg til det nylig vedtatte forbrukerdirektivet, som ikke dekker digitalt innhold og B2B-kontrakter. Ifølge [Europolitics](#) er forslaget [i tråd med Europaparlamentets uttalelse](#) fra juni i år, mens det blant medlemslandene foreløpig bare er Polen som «expressed enthusiasm over this initiative».

I forbindelse med behandlingen av grønnboken i Europaparlamentet sendte den europeiske forbrukerorganisasjonen (BEUC), organisasjonen for små- og mellomstore bedrifter i Europa

(UEAPME) og notarenes organisasjon Notaires d'Europe et felles brev hvor de sa at et frivillig instrument [ville skape komplikasjoner og forvirring](#).

I den tidligere nevnte artikkelen i Aftenposten sier Flesland: – En felles kjøpslov vil også trolig basere seg på et europeisk gjennomsnitt. Dette gjør forbrukere i land som Norge, med høy forbrukerbeskyttelse, fort mister viktige rettigheter».

Norske forbrukere ligger i tet i Europa når det gjelder kunnskap om rettigheter og hvor trygge de kjenner seg som forbrukere. Det viser rapporten "[Consumer empowerment](#)" som nylig ble lagt fram av Kommisjonen. I en samleindikator for trygghet og kunnskap er EU-gjennomsnittet 44 prosent, mens tallet for Norge er 81 prosent fulgt av 74 prosent i Nederland.

## Utkast til kriterier for kjernenettverket i TEN-T

I [utkastet](#) til kriterier for utvikling av TEN-T foreslår Kommisjonen at korridorene i kjernenettverket skal være:

- 1. Core network corridors are a component of the core network. They shall involve at least three transport modes and cross at least three Member States. They cover the most important cross-border long-distance flows in the core network.*
- 2. In duly justified cases the core network corridor may involve only two transport modes.*
- 3. Core network corridors shall include maritime ports and its accesses, except in duly justified cases.*

I utkastet til kriterier for TEN-T veinettet, foreslås det at:

*The trans-European network shall consist of high quality roads which play an important role in long-distance freight and passenger traffic, integrate the main urban and economic centres, interconnect with other transport modes and link landlocked and peripheral NUTS 2 regions to central regions of the Union.*

I forhold til prioriterte havner foreslås det følgende kriterier:

*Maritime ports are entry and exit points for the land infrastructure of the comprehensive network. They meet at least one of the following criteria:*

- (a) The total annual passenger traffic volume exceeds 0.1 % of the total annual passenger traffic volume of all maritime ports of the Union. The reference amount for this total volume is the latest available three-year average, based on the statistics published by Eurostat.*
- (b) The total annual cargo volume – either for bulk or for non-bulk cargo handling – exceeds 0.1% of the corresponding total annual cargo handled in all maritime ports of the Union. The reference amount for this total volume is the latest available three-year average, based on the statistics published by Eurostat.*
- (c) The maritime port is located on an island and provides the sole point of access to a NUTS 3 region in the comprehensive network.*
- (d) The maritime port is located in an outermost region or a peripheral area, outside a radius of 200 km from the nearest other port in the comprehensive network.*

København, Århus, Göteborg, Malmø, Stockholm, Helsinki og Turku er foreslått som prioriterte havner i de nordiske EU-statene.

I forhold til prioriterte jernbanelinjer, åpnes det for å ta med både høyhastighet og konvensjonelle linjer.

*Railway lines may take one of the following forms:*

*(a) Railway lines for high speed transport which are:*

*(i) specially built high-speed lines equipped for speeds equal to or greater than 250 km/h;*

*(ii) specially upgraded conventional lines equipped for speeds in the order of 200 km/h;*

*(b) Railway lines for conventional transport.*

Det er foreslått følgende tekniske krav:

*(a) nominal track gauge for new railway lines: 1 435 mm<sup>32</sup>;*

*(b) electrification;*

*(c) lines with regular freight traffic<sup>33</sup>: 25 t axle load, and 750 m train length;*

*(d) maximum gradients for new lines: 12.5 mm/m.*

I forhold til prioriterte flyplasser foreslås det følgende kriterier:

*Airports comply with one of the following criteria:*

*(a) For passenger airports:*

*(i) The total annual passenger traffic is at least 0.1 % of the total annual passenger volume of all airports of the European Union. The total annual passenger volume is based on the latest available three-years average, as published by Eurostat.*

*(ii) The volume threshold of 0.1 % does not apply if the airport is situated outside a radius of 100 km from the nearest airport in the comprehensive network, or outside a radius of 200 km if the region in which it is situated is provided with a high-speed railway line.*

*(b) For cargo airports:*

*(i) The total annual cargo volume is at least 0.2 % of the total annual cargo volume of all airports of the European Union. The total annual freight volume is based on the latest available three-year average, as published by Eurostat.*

For Danmark, Sverige og Finland foreslås det at hovedflyplassene i København, Stockholm og Helsinki inngår.

## Vikarbyrådirektivet

[EUs vikarbyrådirektiv møtte motbør](#) på Fellesforbundets landsmøte, som 12. oktober stemte for at Norge reserverer seg mot direktivet. Vedtaket framstår både som et signal til LO sentralt, som har sagt ja, og til regjeringen.

Før landsmøtet hadde 14 lokalavdelinger fremmet forslag om veto mot direktivet. Ankepunktet er at innføringen av direktivet kan endre dagens arbeidsmiljølov, der prinsippet om fast ansettelse står sterkt. Det har vært ønske om garantier fra regjeringen slik at direktivet ikke skal svekke norsk arbeidsliv, men flere hevder at regjeringen vanskelig kan garantere hvordan

direktivet følges opp i praksis.

[Vikarbyrådirektivet](#) (bemanningsdirektivet) ble vedtatt i EU i 2008, med gjennomføringsfrist 5. desember 2011. Målet med direktivet er å beskytte vikaransatte ved å sikre likebehandling mellom innleide ansatte fra vikarbyrå og ordinært ansatte og å gi mulighet til å utvikle fleksible former for arbeid. Direktivet dekker blant annet arbeidstidens lengde, overtid, pauser, hvileperioder, nattarbeid, ferie, helligdager og lønn. Dette skal være et minimumsdirektiv som gjør det mulig for medlemsstatene å ha strengere bestemmelser enn direktivet opererer med.

Mens tilhengerne av direktivet framhever at vikarenes rettigheter styrkes, peker skeptikerne på at det vil bli flere vikarer, og at fast ansettelse ikke lenger blir den foretrukne ansettelsesformen i enkelte bransjer.

I Arbeidsdepartementets [høringsrunde](#) var fokus forholdet mellom direktivet og norsk rett. Betyr direktivet at § 14-12 *Innleie fra virksomhet som har til formål å drive utleie* må ut av arbeidsmiljøloven? [LO skrev i sitt høringssvar](#) 7. desember 2010 at LO ønsker å beholde § 14-12. [NHO skrev i sitt høringssvar](#) 20. desember 2010: «NHO er [...] sterkt i tvil om § 14-12 kan opprettholdes når direktivet skal implementeres.»

«Regjeringens syn er at [de norske reglene om innleie kan opprettholdes](#)», sa utenriksminister Jonas Gahr Støre da han holdt den halvårlige redegjørelsen om viktige EU- og EØS-saker Stortinget 19. mai 2011.

I stortingsmelding 29 (2010-2011), [Felles ansvar for eit godt og anstendig arbeidsliv](#), står det: «Det er vidare aktuelt å foreslå tiltak for å sikre ein meir seriøs bemanningsbransje, som delvis kan sjåast i samanheng med vurderingane som no blir gjennomførte når det gjeld vikarbyrådirektivet.»

[ETUC](#), Den europeiske faglige samorganisasjonen, framhever at direktivet åpner for bedre behandling av midlertidig ansatte, og har derfor ikke motforestillinger. Det pekes på at antallet vikarer har økt de siste 20 årene, og at midlertidig ansatte får mindre opplæring, har mindre påvirkning på arbeidsoppgavenes innhold, oftere rammes av ulykker og har mer skiftarbeid enn fast ansatte. Derfor er det viktig å få på plass et regelverk for denne typen ansettelser.

I Sverige ble en [utredning om vikarbyrådirektivets gjennomføring](#) lagt fram 24. januar. Utvalget foreslår at direktivet gjennomføres i en ny lov, og peker på at det ikke er mulig å gjennomføre det kun gjennom tariffavtalene. Den nye loven kommer først og fremst til å sikre likebehandling mellom innleide ansatte fra vikarbyrå og ordinært ansatte. Unntak fra likebehandlingsprinsippet kan i enkelte tilfeller gjøres i tariffavtaler. [Svensk LO er positiv](#) til utvalgets forslag, mens Arbeidsgiver- og bransjeorganisasjonen [Bemanningsföretagen er svært kritisk](#).