

# Studiereise til Brussel og Paris

## Informasjonspakke - Transport- og kommunikasjonskomiteen

### Innhold:

#### 1. Aktuelle saker

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. Datalagringsdirektivet                                                         |    |
| - Fra høringsnotatet, 8.1.2010 .....                                                | 2  |
| - Bakgrunnsinformasjon fra Europaparlamentet .....                                  | 6  |
| - Forslag om datalagring dröjer (artikkel) .....                                    | 8  |
| - Civil liberties groups ask EU to repeal data retention directive (artikkel) ..... | 9  |
| 1.2. Postdirektivet                                                                 |    |
| - Oversikt fra Regjeringens arbeidsprogram .....                                    | 10 |
| - Bakgrunnsinformasjon fra Europaparlamentet .....                                  | 11 |
| - Løn-dumping i posten overrasker EU-kommissionen (artikkel) .....                  | 13 |
| 1.3. Andre aktuelle saker                                                           |    |
| - Samferdselsnytt fra EU-delegasjonen, desember 2009 .....                          | 14 |
| - Saker som Europaparlamentets komite for transport og turisme jobber med ..        | 19 |
| - Europaparlamentets vurdering av viktige saker første halvår .....                 | 21 |
| - Saker fra regjeringens arbeidsprogram for EØS-saker .....                         | 22 |
| - EU in disarray over body-scanner rules (artikkel) .....                           | 28 |
| - EU-regler og norske sikkerhetskrav i helikoptertrafikken (artikkel) .....         | 29 |

#### 2. Lisboatraktaten

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| - 10 things about the Lisbon treaty you should know .....       | 31 |
| - Lisboatraktaten og de institusjonelle endringene .....        | 32 |
| - Lisboatraktaten og konsekvenser for transportpolitikken ..... | 37 |

12.1.2010

Jeannette Berseth/Stortingsbiblioteket

# 1. Aktuelle saker

## 1.1 Datalagringsdirektivet

### Fra høringsnotatet, 8. Januar 2010

[http://www.regjeringen.no/pages/2281081/hnotat\\_datalagring.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/2281081/hnotat_datalagring.pdf)

Nedenfor er et utvalg kapitler fra høringsnotatet.

#### 1.1 Innledning

EU vedtok 15. mars 2006 direktiv 2006/24/EF om lagring av data fremkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon med endring av direktiv 2002/58/EC. Fristen for gjennomføring av direktivet for EUs medlemsland var 15. september 2007. Direktivet åpner for en utsatt implementering av data knyttet til Internett, bredbåndstelefon og e-post til mars 2009.

Direktivet er foreløpig ikke innlemmet i EØS-avtalen. En av grunnene til dette var at man fra norsk side ønsket å avvende dom fra EF-domstolen i sak C-301/06 Irland mot Ministerrådet og EU-parlamentet. Spørsmålet i denne saken var direktivets rettslige grunnlag. Direktivet er vedtatt med hjemmel i artikkel 95 i EF-traktaten. Irlands påstand var at regelverket skulle vært vedtatt som en rammebeslutning med hjemmel i del VI av EU-traktaten (politi- og strafferettssamarbeidet), mer konkret artikkel 30, 31 (1) og 34 (2). I dommen av 10. februar 2009 slår EF-domstolen fast at artikkel 95 i EF-traktaten er riktig hjemmel for direktivet. Det vises til at direktivet utelukkende regulerer tilbydernes plikt til å lagre data og ikke inneholder bestemmelser om rettshåndheverenes myndigheters tilgang til eller bruk av opplysningene. Domstolen viser også til at en rekke medlemsstatene etter terroristangrepene 11. september 2001 i New York, 11. mars 2004 i Madrid og 7. juli 2005 i London hadde vedtatt regler om datalagring, og at flere stater hadde planer om å innføre slike regler. Det var betydelige forskjeller mellom statenes lovgivning. I og med at innføring av slike regler ville ha betydelige økonomiske konsekvenser for tilbyderne, ville forskjellene i nasjonal lovgivning ha direkte betydning for det indre marked.

Fra norsk side har man ventet med å ta stilling til innlemming av direktivet til EF-domstolens dom. I dag lagrer tilbyderne i Norge trafikkdata for kommersielle forhold. Trafikkdata er data som er nødvendige for overføring av kommunikasjon i et elektronisk kommunikasjonsnett eller for fakturering av slik overføring. Politiet har mulighet til å få tilgang til disse dataene for å etterforske eller forebygge straffbare handlinger. Det nye med datalagringsdirektivet er at tilbyderne pålegges en lagringsplikt, at flere data enn i dag skal lagres, at lagringstiden vil bli lengre og at lagring skal foregå for et annet formål – nemlig kriminalitetsbekjempelse. Data som i henhold til direktivet skal lagres er trafikkdata, lokaliseringsdata og abonnements/brukerdata som fremkommer ved bruk av elektronisk kommunikasjon som fasttelefoni, mobiltelefoni og internettaksess, bredbåndstelefon og e-post. I det etterfølgende benyttes begrepet data som samlebetegnelse for dette. Lagring av data reiser spørsmål knyttet til personvern og kriminalitetsbekjempelse og rammevilkårene for tilbydere av ekomnett og -tjenester. For departementene er det viktig at eventuelle regler om datalagring ledsages av krav til datasikkerhet og personvern. Like regler for tilbyderens plikt til å lagre data er også viktig for å hindre konkurransevridning, både internt i Norge og i EØS-området. Lovforslagene er derfor utformet i tråd med dette.

## 1.2 Kort om innholdet i direktivet

Formålet med direktivet er å harmonisere lovgivningen om lagring av nærmere definerte data fremkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon. Hensikten er å gi justismyndighetene et verktøy for å avdekke, etterforske og rettsforfølge alvorlig kriminalitet.

Direktivet legger klare føringer for hvem som skal lagre og hva som skal lagres.

Direktivet inneholder også bl.a. visse krav til informasjonssikkerhet hos tilbyder. Det er tilbydere av offentlig elektronisk kommunikasjonsnett eller -tjeneste som er pliktsubjekt for lagringen. Hver enkelt tilbyder skal lagre de data som fremgår av direktivet og som produseres når de selv utfører sin tjeneste, det vil si data de har tilgang til. Tilbyderne skal ikke etablere systemer for å kunne lagre data som de ikke har tilgjengelig ved produksjon av tjenesten.

Direktivet overlater til nasjonale myndigheter å ta nærmere stilling til flere viktige spørsmål. Dette gjelder bl.a. spørsmålene om tilgang til og utlevering av, dataene som lagres, lagringstiden (i henhold til direktivet skal den være mellom 6 og 24 måneder), kostnader, hvem som skal føre tilsyn med ordningen og valg av teknologi for lagringen. I henhold til artikkel 14 i direktivet skal EU-kommisjonen innen 15. september 2010 legge frem for Europaparlamentet og Rådet en evaluering av implementeringen av direktivet og dets innvirkning på økonomiske virksomheter og forbrukere. Kommisjonen skal se på i hvilken grad man så langt har nådd målet med datalagringsdirektivet, for eksempel i hvor stor grad en harmonisering har funnet sted. Den teknologiske utviklingen og statistikk fra medlemslandene skal legges til grunn i vurderingen av om det er nødvendig å endre bestemmelser i direktivet, særlig med tanke på listen over data som skal lagres (artikkel 5) og lagringstid (artikkel 6). Evalueringen skal være offentlig.

## 3.1 Danmark

Datalagringsdirektivet er i Danmark fullt ut implementert ved den såkalte "logningsbekendtgørelsen". Tilbydere av elektronisk kommunikasjonsnett eller -tjenester har i henhold til bekendtgørelse nr. 988 af 28/09/2006 om udbydere af elektroniske kommunikationsnets og elektroniske kommunikationstjenesters registrering og opbevaring af oplysninger om teletrafik (logningsbekendtgørelsen) plikt til å registrere og oppbevare opplysninger om teletrafikk i ett år (§ 9). Denne bekendtgørelsen trådte i kraft 15. september 2007.

Politiets adgang til å hente ut data fremkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon er nedfelt i den danske retsplejeloven kapittel 71. Slike data kan bare kreves utlevert dersom det er bestemte grunner til å anta at den mistenkte bruker de kommunikasjonsmidler som utleveringsbegjæringen gjelder og utleveringen antas å være av avgjørende betydning for etterforskningen (§ 781). Dessuten må etterforskningen gjelde lovbrudd med en strafferamme på minst 6 år, eller forhold som rammes av nærmere opplistede straffebud, herunder handlinger mot rikets sikkerhet og statsforfatning, terrorisme, barnepornografi, samt visse brudd på utlendingsloven m.m. For at det skal kunne kreves utlevert data som knytter seg til et bestemt geografisk område, må mistanken i tillegg knytte seg til et straffbart forhold som medfører fare for liv og helse, eller betydelige samfunnsverdier. Endelig skal utlevering av data bare kunne foretas såfremt det i lys av formålet, sakens betydning, og ulempene for de det gjelder, ikke er et uforholdsmessig tiltak (§ 782).

Utlevering skal som hovedregel bare skje etter forutgående avgjørelse av domstolen (§ 783). Unntak herfra gjelder dersom saken haster. I så fall skal politiet snarest og senest innen 24 timer fra data er begjært utlevert, forelegge saken for retten. Før retten treffer en avgjørelse i saken, skal det oppnevnes advokat for den som utleveringen av data gjelder (§ 784). Etter at data er utlevert, skal den eller de som dataene knytter seg til,

underrettes om dette (§ 788). Unntak herfra gjelder dersom slik underretning kan være til skade for etterforskningen. Underrettelsesplikten gjelder heller ikke for data som knytter seg til et bestemt geografisk område.

Overskuddsinformasjon kan brukes av politiet i etterforskningsøyemed (§ 789).

Informasjonen kan imidlertid som hovedregel ikke brukes som bevis i en annen sak enn den som utleveringen knyttet seg til.

Det er tilbyderne som dekker investeringskostnadene knyttet til lagringsplikten, mens myndighetene betaler for uthenting av data. Den danske ekombransjen har beregnet at kostnaden forbundet med lagring er i størrelsesorden 100-200 millioner danske kroner dersom alle data lagres i 12 mnd. I tillegg kommer kostnader til uthenting. En stor del av kostnadene er knyttet til lagring av internettrelaterte data.

Departementene har for øvrig fått opplyst at danske myndigheter har satt ned en arbeidsgruppe som blant annet skal se på registrering av brukere av forhåndsbetalte tjenester, internettkafeer, gratis trådløs sone (wlan) og Internett på biblioteker.

### **3.2 Finland**

Datalagringsdirektivet har blitt gjennomført i finsk rett gjennom endringer i lag om dataskydd vid elektronisk kommunikation 16.6.2004/516. Lovendringen trådte i kraft 1. juni 2008. Av lagen 14 a § følger at data skal lagres i ett år.

Endringen medførte en prinsipiell endring i loven. Fra å pålegge tilbydere å lagre for forretningsmessige formål, skal data nå også lagres for å dekke myndighetenes behov. Hva som skal lagres fremgår av forskrift av 5. juni 2008 om plikt til å lagre identifikasjonsdata.

Myndighetene kan begjære utlevering av data kun i etterforskningsøyemed og såfremt vilkårene i 5 a kap. 3 § 1 i tvångsmedelslagen (450/1987) er oppfylt. Denne bestemmelsen omhandler vilkårene for kommunikasjonskontroll. Slik kontroll kan begjæres blant annet dersom det foreligger skjellig grunn til mistanke om en lovovertrедelse som har minst fire års strafferamme, eller dersom forholdet gjelder datakriminalitet, hallikvirksomhet, trusler, narkotikaforbrytelser eller terrorvirksomhet.

Det fremgår av kapittel 98 i lov om kommunikasjonsmarkedet (Communications Market Act) at de merkostnadene som lagringsplikten påfører tilbyderne, skal dekkes av den myndighet i hvis interesse lagringen skjer, dvs. justismyndighetene (Inrikesministeriet).

### **3.3 Sverige**

Sverige har per i dag ingen plikt for tilbydere av elektronisk kommunikasjonsnett og -tjenester til å lagre data. Datalagringsdirektivet er ikke gjennomført i svensk lov og EU-kommisjonen har på bakgrunn av dette trukket Sverige inn for EF-domstolen. Svenske myndigheter satte i 2006 i gang en utredning som har sett på hvordan EUs datalagringsdirektiv kan implementeres i svensk rett. Denne ble avgitt i november 2007 (SOU 2007: 76). Utredningen ble sendt på høring våren 2008 og det svenske justitiedepartementet arbeider nå med å følge opp saken. I utredningen anbefaler utvalget at svenske myndigheter innfører en lagringsplikt der tilbyder selv skal kunne velge lagringsløsning. Lagringstiden foreslås til ett år. Tilbyderne skal dekke kostnader knyttet til tilrettelegging og lagring, mens Politiet skal dekke kostnader knyttet til uthenting av trafikkdata. Inkludert i uthentingskostnadene regnes utgifter til tekniske system, samt drift og vedlikehold av systemene. Det samme gjør personellkostnader og kostnader knyttet til å finne grensesnittet opp mot politiets systemer.

I svensk rett er det allerede i dag adgang til å få ut data. I kapitlet om hemlig teleövervakning i rättegångsbalken kan utlevering av data gis etter beslutning av retten. Det kan bare gis dersom det er mistanke om lovbrudd med minst 6 måneders strafferamme, datakriminalitet, grovere tilfeller av barnepornografi eller narkotikaforbrytelser. Dessuten kan utlevering av data også skje med hjemmel i lagen

om elektronisk kommunikation. Slik utlevering kan skje etter begjæring fra påtalemyndighetene, men må til gjengjeld knytte seg til overtredelser av straffebestemmelser med minst 2 års strafferamme. Lagen om elektronisk kommunikation har også særskilte regler om utlevering av abonnementsopplysninger. Det gjelder ikke like strenge krav for utlevering av slike opplysninger. På nærmere angitte vilkår kan dessuten også Kronofogdemyndigheten og Skatteetaten få tilgang på disse.

Mye tyder på at saken om datalagringsdirektivet vil ta lengre tid enn først antatt i Sverige. Personverndebatten har vært omfattende som følge av den nylig innførte FRA-loven, som gir svensk etterretningstjeneste adgang til å spane på alle signaler som krysser Sveriges grenser i kabel, Pirat-Bay saken og datalagringsdirektivet. Norske myndigheter er ikke kjent med om og når et lovforslag om implementering av datalagringsdirektivet skal legges frem for Riksdagen.

### **3.4 Andre EU-land**

Alle EUs medlemsstater har gjennomført datalagringsdirektivet i nasjonal lovgivning med unntak av Sverige, Irland, Hellas og Østerrike. Den største gruppen av medlemsstater med samme lagringstid for alle typer data har innført 12 måneders lagringstid. I de fleste statene er det nødvendig med en tillatelse fra retten for å få utlevert data.

Departementene er imidlertid kjent med at det har vært reist spørsmål til gjennomføringen av direktivet i nasjonal rett i Romania, Tyskland og Ungarn. Den rumenske konstitusjonsdomstolen nylig har avsagt en dom hvor de finner at den rumenske loven som gjennomfører datalagringsdirektivet, er i strid med individets rettigheter slik disse er nedfelt i den rumenske grunnloven. De aktuelle bestemmelsene i grunnloven bygger bl.a. på Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK) artikkel 8. I sin begrunnelse viser domstolen til at en slik konsekvent og systematisk lagring av data er for vidtgående og undergraver hovedregelen om retten til privatliv. De to andre sakene er foreløpig uavklarte.

EU-kommisjonen har gått til sak mot Hellas, Sverige, Østerrike, Irland, Polen og Nederland for manglende gjennomføring av direktivet i nasjonal rett. Polen og Nederland har imidlertid gjennomført direktivet i nasjonal rett etter at prosessen om manglende gjennomføring ble iverksatt. I to dommer avsagt 26. november 2009 av EU-domstolen ble henholdsvis Hellas (saksnr. 211/09) og Irland (saksnr. 202/09) dømt for manglende gjennomføring av direktivet. Etter det en har fått opplyst fra greske myndigheter, er treghet i statsadministrasjonen den viktigste årsaken til forsinkelsen. EF-domstolen har ennå ikke tatt stilling til saken mot Sverige og Østerrike.

# Datalagringsdirektivet

## Bakgrunnsinformasjon fra Europaparlamentet

**Oppsummering av direktivets innhold** (hentet fra The Legislative Observatory (Europaparlamentet) - <http://www.europarl.europa.eu/oel/file.jsp?id=5275032>)

**PURPOSE** : to harmonise Member States' provisions concerning the obligations of providers of publicly available electronic communications services with respect to the retention of certain data.

**LEGISLATIVE ACT** : Directive 2006/24/EC of the European Parliament and of the Council on the retention of data generated or processed in connection with the provision of publicly available electronic communications services or of public communications networks and amending Directive 2002/58/EC.

**CONTENT** : the Council adopted this Directive with the Irish and Slovak delegations voted against. The Directive aims to harmonise Member States' provisions concerning the obligations of the providers of publicly available electronic communications services or of public communications networks with respect to the retention of certain data which are generated or processed by them, in order to ensure that the data are available for the purpose of the investigation, detection and prosecution of serious crime, as defined by each Member State in its national law. The Directive applies to traffic and location data on both legal entities and natural persons and to the related data necessary to identify the subscriber or registered user. It does not apply to the content of electronic communications, including information consulted using an electronic communications network.

The following categories of data must be retained with regard to fixed network telephony and mobile telephony, as well as Internet access, Internet e-mail and Internet telephony:

- data necessary to trace and identify the source of a communication;
- data necessary to trace and identify the destination of a communication;
- data necessary to identify the date, time and duration of a communication;
- data necessary to identify the type of communication;
- data necessary to identify the communication device;
- data necessary to identify the location of mobile communication equipment.

The types of data to be retained under these categories of data are specified in the Directive.

With regard to an "unsuccessful call attempt", this is defined as a communication where a telephone call has been successfully connected but is unanswered or there has been a network management intervention. This will include the retention of data in relation to unsuccessful call attempts where that data is generated or processed, and stored (as regards telephony data) or logged (as regards Internet data) by providers of publicly available electronic communications services or of a public communications network within their jurisdiction in the process of supplying the communication services concerned. The Directive shall not require the retention of data in relation to unconnected calls. Data on an unsuccessful call attempt only has to be retained if the company already stores such data.

No data revealing the content of the communication may be retained pursuant to this Directive.

Member States must ensure that the categories of data specified are retained for periods of not less than six months and not more than two years from the date of the communication. A Member State facing particular circumstances that warrant an extension for a limited period of the maximum retention period may take the necessary measures. That Member State shall immediately notify the Commission and inform the other Member States of the measures taken and state the grounds for introducing them. The Commission shall, within a period of

six months after the notification, approve or reject the national measures concerned, after having examined whether they are a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction of trade between Member States and whether they constitute an obstacle to the functioning of the internal market. In the absence of a decision by the Commission within this period the national measures shall be deemed to have been approved.

The Directive goes on to make provision for data protection and data security. Each Member State shall ensure that providers of publicly available electronic communications services or of a public communications network respect, as a minimum, certain prescribed data security principles with respect to data retained in accordance with the Directive. Each Member State must designate a supervisory authority to be responsible for monitoring the application within its territory of the provisions adopted by the Member States regarding the security of the stored data. Those authorities may be the same authorities as those referred to in Article 28 of Directive 95/46/EC. The supervisory authority must act with complete independence.

No later than 15 September 2010, the Commission must submit an evaluation of the application of the Directive and its impact on economic operators and consumers, taking into account further developments in electronic communications technology and the statistics provided to the Commission with a view to determining whether it is necessary to amend the provisions of this Directive, in particular with regard to the list of data and the periods of retention.

TRANSPOSITION : 15 September 2007. Until 15 March 2009, each Member State may postpone application of the Directive to the retention of communications data relating to Internet Access, Internet telephony and Internet e-mail. Any Member State that intends to make use of this provision must notify the Council and the Commission to that effect by way of a declaration. The following Member States have made such a declaration postponing application for differing lengths of time: the Netherlands, Austria, the United Kingdom, Estonia, Cyprus, Greece, Luxembourg, Slovenia, Sweden, Lithuania, Latvia, Czech Republic, Belgium, Poland, Finland, Germany.

ENTRY INTO FORCE : 03/05/2006.

## Förslag om datalagring dröjer (artikel)

Riksdag & departement, 6 november 2009

<http://www.rod.se/politikomraden/rattsvasende/Forslag-om-datalagring-drojer/>

Regeringen skjuter på förslaget om den omstridda lagringen av data- och teletrafik. Frågan måste utredas grundligare, enligt justitieminister Beatrice Ask.

Tidigare har regeringens plan varit att lägga fram ett förslag i höst och att en ny lag som genomför EU:s direktiv ska träda i kraft under nästa år. Men nu är tidsplanen mer osäker.

– Jag avser inte att lägga fram något förslag förrän frågan har övervägts i ett bredare sammanhang, sade Beatrice Ask under en interpellationsdebatt i riksdagen på fredagen. Bakgrunden är ett EU-direktiv som säger att teleoperatören ska vara skyldiga att spara alla uppgifter om telesamtal, sms, e-post och internettrafik. Polisen ska sedan kunna begära ut informationen vid utredningar om grova brott. Syftet är ta reda på vilka personer som varit i kontakt med varandra och vid vilken tidpunkt det har skett.

Direktivet skulle ha varit infört redan under 2007. Men Sverige har dröjt och därför har EU-kommissionen beslutat att dra Sverige inför EU:s domstol.

– Vi är beredda på detta. Men vi respekterar den oro som många känner för den personliga integriteten. Lagring av tele- och datatrafik är känslig för många och det får ta den tid det tar att reda ut detta, sade Ask.

Enligt justitieministern behövs ett helhetsgrepp både när det gäller vilken tillgång som myndigheterna ska ha till uppgifterna och skyddet för människors privatliv. På EU-nivå har det också tillkommit en rad förslag om brottsbekämpning som berör datalagringen.

– För att värna den enskildes integritet är det viktigt att de olika initiativen ses i ett sammanhang, sade Ask.

Hon anser att dröjsmålet inte påverkar polisens arbete eftersom trafikuppgifter kan begäras ut med stöd av dagens regler.

Thomas Bodström (S) var som justitieminister drivande för att genomföra EU-direktivet. Han var mycket kritisk till regeringens senfärdighet, eftersom polisens kamp mot grov brottslighet försämras.

– Det blir rena julafton för de kriminella, sade Bodström i debatten.

Han hävdade att dröjsmålet beror på en oenighet mellan justitiedepartementet och näringsdepartementet om vem som ska stå för kostnaderna för lagringen – polisen eller telebolagen.

Ask förnekade detta.

– Kostnadsfrågan är inga bekymmer. Det har inte varit någon diskussion om det.

Per-Anders Sjögren

## **Civil liberties groups ask EU to repeal data retention directive**

**(artikkel)** EDRI (European Digital Rights), 2.12.2009 -

<http://www.edri.org/edriagram/number7.23/civil-society-repeal-data-retention>

Civil liberties groups European Digital Rights (EDRI) and the German Working Group on Data Retention (AK Vorrat) are calling on the European Union to repeal the 2006 directive on the data retention of electronic communications. In the event that the directive is not repealed, they demand that it is amended to introduce an opt-out right allowing Member States to decide whether or not to require the retention of communications data.

In a statement to the European Commission published today, AK Vorrat points out that the directive has resulted in less liberty for citizens, in a constant threat that information on personal contacts, mobile phone movements and Internet use may be sold, lost or otherwise cause harm, as well as in higher prices for telecommunications services and in less competition.

In a legal complaint regarding the directive filed with the European Court of Justice in 2006 and disclosed today on the Internet, Ireland pointed out that initially, many countries had not imposed any data retention requirements and that "no issue relating to the internal market could justify the imposition upon a Member State of an obligation to require telecommunications operators to retain data (...) where no such obligations previously existed under the law of that State".

In several Member States, courts examined and are examining complaints filed by citizens and telecommunications operators, alleging that the indiscriminate collection of communications data violates the human right to privacy. Constitutional Courts in Romania and Bulgaria have already ruled data retention legislation unconstitutional. The German Federal Constitutional Court will hear complaints filed by over 34 000 citizens in December. Another action is pending in Ireland, while an application to the Constitutional Court of the Czech Republic is currently being prepared.

"In a landmark decision taken last year, the European Court of Human Rights declared illegal a British DNA and fingerprints database, stating that 'the blanket and indiscriminate nature of the powers of retention (...) constitutes a disproportionate interference' with privacy and 'cannot be regarded as necessary in a democratic society.' The same is the case with the blanket and indiscriminate collection of information on personal contacts, mobile phone movements and Internet use", comments legal expert Patrick Breyer (AK Vorrat).

"Anonymity is indispensable for a multitude of activities in a democratic state. Subjecting all citizens to a constant recording of whom they are in touch with is threatening to undermine or even destroy democracy while ostensibly defending it. The Commission must put an end to this Big Brother law now."

"EDRI and its members have been campaigning against this directive for years, arguing that such data retention is necessarily a hazardously invasive act. Communication data is well beyond being simple logs of who we've called and when we called them. Traffic data are now used to create a map of human associations and more importantly, a map of human activity and intention," reminds Meryem Marzouki (EDRI). "With the growing use of massive national databases, and the current plans towards their interoperability at EU-level and full access for police purposes, the data retention directive paves the way to further extensions of purposes, where data once collected strictly for the requirements of a given service delivery become used for citizens surveillance and social control, when not for intelligence purposes. This is not acceptable in a democratic society, and should be ended now."

## 1.2. Postdirektivet

### Fra Regjeringens arbeidsprogram for EØS-saker, okt. 2009

[http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/eu/091023\\_ArbeidsprogramforEOS-saker2009-2010.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/eu/091023_ArbeidsprogramforEOS-saker2009-2010.pdf)

Et nytt postdirektiv ble vedtatt 27. februar 2008. Dato for gjennomføring av liberaliseringen av det indre markedet for posttjenester er satt til 31. desember 2010, med mulighet for enkelte navngitte medlemsstater til å utsette liberaliseringen i ytterligere 2 år - dvs. til 31. desember 2012. Bakgrunnen for det nye postdirektivet er ønsket om å utnytte fordelene ved det indre markedet for posttjenester fullt ut gjennom en full liberalisering av hele markedet. Direktivet har høyest mulig tjenestekvalitet som mål, gjennom en progressiv åpning av markedet ved å gradvis redusere omfanget av eneretten (fra 2006 redusert til 50 gram). Det nye direktivet er det siste steget i en lang reformprosess, der man allerede har sett at store deler av det europeiske postmarkedet har blitt liberalisert. Direktivet pålegger medlemsstatene å fortsatt opprettholde universelle tjenester for alle kunder når det gjelder innsamling og levering av post minst 5 dager i uken til overkommelige priser i hele territoriet.

*Betydning for Norge:* Direktivet er EØS-relevant og vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Det må særlig vurderes om Norge skal fjerne eneretten fra 31. desember 2010, ta sikte på å bli med i gruppen av land som kan utsette liberaliseringen i inntil 2 år eller benytte reservasjonsretten. Dersom Norge ønsker å bli med i gruppen med utsatt liberalisering vil ette gjøres i form av en tilpasningstekst. Behovet for evt. andre tilpasningstekster vil også bli vurdert nærmere.

*Norsk holdning:* Det er viktig at et revidert EU-regelverk utformes slik at det gir Norge mulighet til å ivareta et landsdekkende tilbud av postsendinger til rimelig pris og til god kvalitet. Norge er spesielt opptatt av å kunne opprettholde likeverdige posttjenester i hele landet og dagens servicenivå, noe som bl.a. vil bety et krav om postombæring 6 dager i uken, at vi kan beholde ordningen med enhetsporto og at vi kan ha et system der alle aktører er med og bidrar til et fond el. lign. for å dekke merkostnadene ved oppfyllelse av leveringsplikten.

Samferdselsdepartementet utreder konsekvensene av postdirektivet for Norge for å belyse blant annet konsekvenser for næringslivet i distriktene, finansiering av samfunnspålagte oppgaver, miljø og konsekvenser for Postens ansatte. Direktivet vil bli nærmere behandlet både i Samferdselsdepartementet og etter hvert også i regjeringen.

*Oppfølging overfor EU:* Norge har i flere sammenhenger gitt klart uttrykk for vår holdning overfor Kommisjonen, og vil holde nær kontakt med aktuelle samarbeidspartnere vedrørende implementeringen av direktivet.

# Postdirektivet

## Bakgrunnsinformasjon fra Europaparlamentet

**Oppsummering av direktivets innhold** (hentet fra The Legislative Observatory (Europaparlamentet) - <http://www.europarl.europa.eu/oel/file.jsp?id=5401032>)

**PURPOSE:** to open EU postal markets fully to competition by 2010.

**LEGISLATIVE ACT :** Directive 2008/6/EC of the European Parliament and of the Council amending Directive 97/67/EC with regard to the full accomplishment of the internal market of Community postal services

**CONTENT :** this Directive aims to:

- achieve an internal market for postal services through the removal of exclusive and special rights in the postal sector (the abolition of the reserved area) and the setting of the full market opening timetable;
- safeguard a common level of universal services for users in all EU countries, and offer a list of measures Member States may take to safeguard and finance, if necessary, the universal service;
- set harmonised principles for the regulation of postal services in an open market environment, with the aim of reducing other obstacles to internal market functioning.

Accordingly, the Directive establishes common rules concerning:

- the conditions governing the provision of postal services,
- the provision of a universal postal service within the Community,
- the financing of universal services under conditions that guarantee the permanent provision of such services,
- tariff principles and transparency of accounts for universal service provision,
- the setting of quality standards for universal service provision and the setting-up of a system to ensure compliance with those standards,
- the harmonisation of technical standards,
- the creation of independent national regulatory authorities.

The main points are as follows:

**Dates for market opening:** the deadline for market opening is 31 December 2010. In this way, operators and regulators in countries that are lagging behind in the liberalisation process will have more time to adjust. The 12 Member States that acceded in 2004 or later, as well as Member States with a particularly difficult topography, have an additional two years to open the market (31 December 2012). The Member States concerned are Czech Republic, Greece, Cyprus, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Hungary, Malta, Poland, Romania, and Slovakia.

**Reciprocity:** in order to avoid market distortion and unfair competition, those Member States having opened their markets should be able to refuse authorisation to operators still being protected by a national monopoly (reserved area) in another Member State.

**Guaranteed universal service:** the universal service must continue to be provided to the full extent, i.e. comprising at least one delivery and collection five days a week for every EU citizen. Moreover, it is important to maintain well-functioning postal networks with a sufficient number of access points in rural, remote or sparsely populated regions in order to

satisfy the universal service obligation.

Social considerations should, in general, be taken into account in the process of market opening. In particular, Member States should be able to reflect working conditions in their authorisation procedures. Member States will have the right to impose conditions on the supply of postal services for non-economic reasons, such as compliance with employment conditions and social security schemes laid down by law and/or by collective agreement negotiated between national social partners.

**Financing:** where a Member State determines that the universal service obligations entail a net cost, it will draw up a financing plan and notify the Commission. The Commission shall provide assistance to the Member States on the implementation of this Directive, including on the calculation of any net cost of the universal service. The terms are laid down in Annex I to the Directive ("Guidance on calculating the net cost, if any, of universal service").

**Role of national regulatory authorities:** in accordance with the principle of separation of regulatory and operational functions, Member States must guarantee the independence of the national regulatory authorities, thereby ensuring the impartiality of their decisions. Member States that retain ownership or control of postal service providers shall ensure effective structural separation of the regulatory functions from activities associated with ownership or control. National regulatory authorities must be provided with all necessary resources, in terms of staffing, expertise and financial means, for the performance of their tasks. They have as a particular task ensuring compliance with the obligations arising from the Directive, in particular by establishing procedures to ensure the provision of the universal service. They may also be charged with ensuring compliance with competition rules in the postal sector. They must work in close collaboration.

**Report:** every four years, on the first occasion no later than 31 December 2013, the Commission shall submit a report on the application of the Directive, including appropriate information on developments in the sector, particularly concerning economic, social, employment patterns and technological aspects, as well as on quality of service.

**TRANSPOSITION:** 31/12/2010.

**ENTRY INTO FORCE:** 27/02/2008.

## Løn-dumping i posten overrasker EU-kommissionen (artikel)

fagligt.eu, 09.10.09 - <http://www.fagligt.eu/indremarked/post/postkomfagligt.aspx>

Kvaliteten i jobbene i postsektoren bekymrer EU-kommissionen, efter liberaliseringerne ifølge en række undersøgelser viser lave lønninger og en stor stigning i atypiske ansættelser. Direktør i Kommissionens generaldirektorat for beskæftigelse og sociale forhold *Armando Silva*, kunne dog ikke helt genkende de tal, der blev lagt frem på et møde i Det Østrigske Arbejdskammer i Bruxelles om udviklingen i postsektoren.

- Vi har andre tal. Jeg mener også, der er kommet flere job nogle steder. Men kvaliteten i jobbene i de tal, der her lægges frem, er bekymrende, sagde *Armando Silva*.

Den østrigske samfundsforsker *Christoph Hermann* har stået for en analyse af udviklingen i postsektoren i flere lande, som det østrigske center for forskning i arbejds- og leveforhold, FORBA, har foretaget. FORBA når frem til, at beskæftigelsen i postsektoren i Østrig er faldet med 37 procent fra 1998 til 2007, mens liberaliseringerne har stået på. Postarbejderne i Sverige er blevet 30 procent færre og i Belgien 27 procent.

*Christoph Hermann* påpegede, at udviklingen i de kollektive aftaler havde været voldsom ikke mindst i Tyskland, fordi postfolk i de nye firmaer sjældent havde aftaler. Og havde de, var det ofte til det halve af den løn, der blev givet i de tidligere postmonopoler.

Udviklingen i lønningerne har været dramatisk. Konkurrencen har ført til, at en række ansatte i både Tyskland og Østrig blot får mellem fire og seks euro i timen, og i Holland går mange for blot seks til otte euro.

Ansæt efter ansæt er skiftet fra faste stillinger til job på deltid, hvis han eller hun ikke er fyret eller blevet "skjult" selvstændig. Firmaer har overtaget både avisuddeling, adresseløse forsendelser og også mere almindelige postforsendelser til helt lave lønninger.

*Armando Silva* fandt, at udviklingen gav anledning til overvejelser. Krisen førte også til, at situationen ikke var som før. *Silva*, der også er leder af Kommissionens enhed for den sociale dialog, var overbevist om, at forholdene ville rette sig op, og at netop den sociale dialog mellem parterne måtte styrkes. Aftaler var vejen frem.

*Christoph Hermann* henviste til eksempler fra Holland, hvor postarbejdere, der i dag var en slags freelancere og skjulte selvstændige, i de kommende år får faste stillinger, efter der er indgået aftaler.

Også formanden for de tyske postarbejdere, *Gerhard Fritz*, mente, at det ville gå fremad med aftaler. Det østrigske arbejdsmarked er kendt for en social dialog, og han mente, der ville komme bedre forhold. Problemet var dog Østrigs placering, for billig arbejdskraft kom over grænsen fra Tjekkiet og Slovakiet og jobbede, men boede i hjemlandet. Samtidig tog illegale indvandrere job, og kontrollen med dem var ikke på plads – Fagligt EU fik efter mødet oplyst, at der kun er seks til syv kontrollanter i arbejdstilsynet i hovedstaden Wien.

I Tyskland kommer der også en mindsteløn. Den blev i første omgang indført for et par år siden, men en forvaltningsdomstol erklærede den ugyldig. Nu kommer der en aftale på plads, så tyske postarbejdere får hævet deres løn i løbet af nogen tid, oplyste lederen af postsektionen i det tyske forbund, Ver.di, *Signe Schmid*. pmh

### 1.3. Andre aktuelle saker

#### Samferdselsnytt fra EU-delegasjonen, desember 2009

<http://norwayportal.mfa.no/no/Norge--delegasjonen-til-EU/Aktuelt/Rapporter/Samferdselsnytt-11-122009/>

22.12.2009 // Passasjerrettigheter har preget EUs agenda i november og desember, og det har i perioden også blitt inngått kompromiss på telekom-pakken. Estiske Siim Kallas foreslås som ny transportkommissær og nederlandske Neelie Kroes som kommissær for EUs Digitale Agenda. Les mer om dette og annet i samferdselsnytt fra samferdselsråd Carsten Horn-Hanssen og rådgiver Jonas M. Helseth.

#### EUROPAKOMMISJONEN (KOM)

##### Generaldirektoratet for energi og transport (DG TREN)

Passasjerrettigheter har preget EUs arbeid i november og desember. Kommisjonen publiserte 19. november, s.d. som EF-domstolen presenterte sin avgjørelse om flypassasjerers rettigheter ved kansellering – et oppdatert standardisert klageskjema for flypassasjerer. Dette kan sendes direkte til det angjeldende flyselskap eller til det nasjonale klageorganet. Klageskjemaet er tilgjengelig på 22 EU-språk [her](#). I en [pressemelding](#) 3. desember informerte Kommisjonen om at forordningen om jernbanepassasjerrettigheter i EU hadde trådt i kraft. De nye reglene inneholder blant annet garantier for funksjonshemmedes tilgang til tjenestene; styrkede rettigheter ved ulykker og forsvunnet bagasje; rett til delvis kompensasjon ved forsinkelser og kanselleringer mv. Den 15. desember startet også Kommisjonen sin høring om flypassasjerers rettigheter. Høringen kan finnes [her](#). 17. desember, samme dagen som Rådet diskuterte busspassasjerers rettigheter, jf. omtale nedenfor, presenterte Kommisjonen også sine tolv reiseanbefalinger for juleferieperioden. Se anbefalingene [her](#).

Kommisjonen avholdt 20. november sin andre konferanse i forbindelse med meddelelsen om fremtidens transport (Future of Transport). Formålet var å gjennomgå høringssvarene og å få ytterligere innspill til arbeidet med ny hvitbok for transport, som vil bli presentert i 2010. Kommisjonens visepresident og avtroppende transportkommissær Antonio Tajani innledet med å takke for de innkomne høringssvarene. Han nevnte så noen av hovedprioriteringene i arbeidet med ny hvitbok: Integrering av transportsystemene; grønne korridorer; ITS (intelligente transportsystem) og passasjerer/arbeidere i næringen. Kommisjæren fremhevet videre etablering av et dedikert infrastrukturfond, som en mulig måte å løse finansieringsutfordringene.

Smart pricing, altså et transportsystem som tar høyde for de virkelige kostnadene transporten medfører, samt en videre satsing på utvidelsen av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T)-nettet mot sør (Afrika) og mot øst (Russland/SUS). Det svenske formannskapet, representert ved statssekretær Leif Zetterberg fremhevet en ”øko-effektiv økonomi”, det vil si satsing på grønn teknologi for å komme ut av den økonomiske krisen. Han fremhevet også en økt satsing på veisikkerhet. DG TRENs generaldirektør Mathias Ruete understreket at Kommisjonen verken kunne eller ville peke ut en teknologi for å avhjelpe miljøutfordringene som næringen stod overfor, og viste til at hydrogen for 5-6 år siden hadde vært sett på som løsningen, biodrivstoff for 2-3 år siden, mens det i dag var el-biler som var i vinden. Kommisjonen ville derfor fremover satse bredt og teknologinøytralt på forskning og utvikling. Etter de nevnte innlegg ble det avholdt ulike workshops; bl.a. om el-biler og ny

teknologi; infrastruktur; passasjersikkerhet/rettigheter. Mer informasjon fra konferansen kan finnes på [denne siden](#).

Miljødimensjonen preger nå, i større eller mindre grad, nærmest hver eneste rettsakt fra DG TREN. Det er kanskje på denne bakgrunn man må se brevet fra 9 sentrale europeiske organisasjoner til president Barroso[1]. I brevet erkjennes det at reduksjon av klimagasser må stå sentralt i EUs transportpolitikk, men at andre utfordringer "...deserve full consideration in parallel to that given to the environmental impact of transport".

## **GENERALDIREKTORATET FOR INFORMASJONSSAMFUNNET (DG INFSO)**

Avtroppende kommissær for informasjonssamfunnet og media Viviane Reding holdt 16. november [tale](#) på Internet Governance Forum i Sharm El Sheikh, Egypt. Hun ønsket her velkommen utviklingen, som muliggjør domenenavn på internett i andre alfabet enn det latinske. ICANN, som er ansvarlig organ for internettdomener, annonserte s.d. at toppnivådomenene (eksempelvis .eu) skal åpnes for ikke-latinske tegn. Kommisjonens pressemelding fra konferansen kan finnes [her](#).

Kommisjonen presenterte 16. november fremdriftsrapport for 2009 for i2010 eGovernment-handlingsplanen. Rapporten konkluderer med at det er gjort fremskritt, samtidig som man har en vei å gå for å nå målsetningene - særlig innen bruken av elektroniske offentlige tjenester. Et sammendrag av rapporten kan finnes [her](#). Rapporten i sin helhet [her](#). Rapporten ble presentert i forkant av ministerkonferansen om eGovernment i Malmö 19. - 20. november, som ble organisert av Kommisjonen og Det svenske formannskapet. Se informasjon om og materiale fra konferansen [her](#). Se også pressemelding om smartere nettjenester [her](#). Kommisjonen presenterte 7. desember en studie på fremtidens informasjonssamfunn og hvordan EU kan forberede sine strategier og politikk for å bli verdens ledende kunnskapssamfunn. Studien kan finnes [her](#).

## **ANNET**

Europakommisjonens generalsekretariat vedtok 19. november 2009 en [meddelelse om mobilisering av offentlig-privat samarbeid](#) (OPS) som et virkemiddel for å komme ut av den økonomiske krisen og for å få til en langsiktig utvikling av både infrastruktur og tjenester. Kommisjonen fremhever OPS som en mulighet til å lette det store presset på EUs offentlige budsjetter og samtidig tilby risikodeling for privat sektor - ikke minst innen miljøvennlig energi- og transport- og kommunikasjonsteknologi. Kommisjonen mener OPS er godt egnet for å styrke prosjekter innenfor alternative energikilder, energieffektivisering og bærekraftig transport. I meddelelsen vises det til erfaringer fra det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T)-prosjekter basert på OPS. Øresundbrua trekkes her frem som en suksesshistorie.

Kommisjonspresident José Manuel Barroso presenterte 27. november sitt nye kommisjonskollegium for de neste fem år. Estiske Siim Kallas er Barrosos kandidat til transportkommissær. Kallas har i den inneværende kommisjon vært kommissær for administrative anliggender, revisjon og bekjempelse av svindel. Hans profil og CV kan finnes [her](#). Nederlandske Neelie Kroes er videre kandidat til kommissær for EUs digitale agenda. Kroes har i inneværende kommisjon vært konkurransekommissær. Hennes profil og CV kan finnes [her](#). De to, og de øvrige utnevnte, skal nå møte for Europaparlamentet. Europaparlamentets høringer vil finne sted i januar 2010. Av institusjonelle endringer kan nevnes at DG TRANSPORT mister statsstøttesakene og enhetene for Galileo / satellitnavigasjonsprogrammene til henholdsvis DG Konkurranse og DG Industri. DG Informasjonssamfunnet mister enheten for mediaprogrammet A.2, som flyttes til DG Utdanning og kultur.

## **RÅDET**

Rådet for allmenne anliggender vedtok 16. november rådskonklusjoner vedrørende en integrert maritim politikk og Utenriksrådet rådskonklusjoner om et integrert havovervåkningssystem. Rådskonklusjonene kan finnes hhv. [her](#) og [her](#).

Justis- og innenriksrådsmøtet vedtok 30. november vedtak om å signere protokoll til Cape Town-konvensjonen om internasjonale rettigheter i togmateriell, jf. pressemelding [her](#). Som såkalte A-punkter ble innlemming av Island og Norge i Open Skies I - luftfartsavtalen, samt inngåelse av tre andre luftfartsavtaler med henholdsvis Canada, Aserbajdsjan og Mongolia, vedtatt. Pressemeldingen fra rådsmøtet kan finnes [her](#).

Transport-, tele- og energirådet (TTE) avholdt møte i Brussel 17.-18. desember 2009. Kun transport og telesaker sto på agendaen. Det svenske Formannskapet v/ infrastrukturminister Åsa Torstensson ledet møtet. Rådsmøtet var det siste for vise-president Antonio Tajani og kommissær Reding som henholdsvis transportkommissær og kommissær med ansvar for informasjonssamfunnet.

På transportområdet kom man fram til politisk enighet på forslag til forordning om busspassasjerers rettigheter, en generell tilnærming på forslag til endringsforordning om det europeiske byrået for satellittnavigasjon (GNSS) og en generell tilnærming på utkast til direktiv om rapporteringsformaliteter for skip.

Videre ga Rådet Europakommisjonen (KOM) mandat til å starte forhandlingene om en samarbeidsavtale med FNs luftfartsbyrå ICAO. Det svenske Formannskapet lyktes imidlertid ikke å få vedtatt rådskonklusjoner på "Future of Transport" - meddelelsen, da "...not all member states were able to support all of its elements". Av den grunn vedtok Formannskapet sine egne konklusjoner. I pausen på møtets første dag ble det gjennomført en undertegningsseremoni på bl.a. avtale om norsk og islandsk tilslutning til luftfartsavtalen EU-USA (den såkalte OPEN SKIES I-avtalen). På teleområdet vedtok man rådskonklusjoner på post i-2010 strategi og digital dividende og en resolusjon om nettverks- og informasjonssikkerhet. TTE-rådets pressemelding fra møtet med videre link til dokumentene kan finnes [her](#).

Les EU-delegasjonens rapport fra rådsmøtet [her](#).

## **EUROPAPARLAMENTET (EP)**

Europaparlamentets industri-, forsknings- og energikomité (ITRE) kom 5. november frem til forlik med Det svenske formannskapet på det siste elementet i forslag til revisjon av regelverket for elektronisk kommunikasjon (eKOM-pakken), med enighet om ny art. 1 (3) i det såkalte rammedirektivet. Den ny bestemmelsen oppstiller prinsipper som medlemsstatene må følge ved utestenging av sluttbrukere fra internett. Europaparlamentets og Rådets pressemelding i saken kan leses hhv. [her](#) og [her](#). Kompromisset ble så endelig vedtatt på Europaparlamentets plenumsmøte 24. november.

Kompromisset på eKOM-pakken markerer i praksis slutten på EUs revisjonen av regelverket for elektronisk kommunikasjon. En prosess som i det siste halvåret har vært preget av stikkordene nettnøytralitet og den såkalte Amendment 138, nå artikkel 1 (3) i rammedirektivet. De fleste aktører synes å kunne leve med dette kompromisset mellom Europaparlamentet og Rådet. Fokuset nå rettes mot medlemsstatenes implementering av ny art. 1 (3). A 138 var, som nevnt flere ganger tidligere, motivert av Det franske Hadopi-

forslaget. I etterkant har Storbritannia, Nederland og Spania varslet lignende nasjonale bestemmelser.

Europaparlamentets transport- og turismekomité (TRAN) holdt møte 9.-10. november 2009. Sentrale saker var blant annet passasjerrettigheter (fly), handlingsplan for bytransport, intelligente transportsystemer (ITS) og securityavgifter på lufthavner. Det var her blant annet bred enighet om at eksisterende bestemmelser om flypassasjerers rettigheter burde gjennomgås. Pågående høring fra Generaldirektoratet for energi og transport (DG TREN) må sees i lys av disse kommentarene. Det kom videre frem at Kommisjonen har startet arbeidet med oppfølgingen av sin [handlingsplan for bytransport](#), som ble presentert 30. september 2009. To studier er igangsatt; Om såkalte grønne soner og om interoperabilitet for billettsystemer for offentlig bytransport. TRANs referat fra møtet finnes [her](#).

Europaparlamentets industri-, forsknings- og energikomités (ITRE-komiteen) vedtok på ekstraordinært møte 24. november kompromisset fra trilogforhandlingene med Rådet og Kommisjonen på forordning for dekkmerking med hensyn til drivstofforbruk<sup>[2]</sup>. Alle nye bildekk produsert fra og med 2012 skal i henhold til forordningen merkes med en A-G-skala for drivstofforbruk, veigrep og støy. ITREs pressemelding kan leses [her](#). Forordningen ble dagen etter vedtatt i plenum. Pressemelding kan finnes [her](#). 25. november vedtok Europaparlamentet også resolusjon, der Kommisjonen bes vurdere ny lovgivning for å sikre passasjerer erstatning og assistanse ved konkurs i flyselskap, etablering av erstatningsfond, forpliktelser om å ta med strandede passasjerer og lignende. Europaparlamentets pressemelding kan finnes [her](#).

Europaparlamentets transport- og turismekomité (TRAN) avholdt årets siste sesjon 1.-2. desember. Sentrale saker her var passasjerrettigheter, meddelelsen om fremtidens transport og intelligente transportsystem (ITS). Vedrørende passasjerrettigheter ble både forslaget til forordning om båtpassasjerers rettigheter ("båtforordningen") og tilsvarende forslaget for busspassasjerer ("bussforordningen") ble diskutert.

Rapportør MEP Ayala Sender (S&D) på båtforordning påpekte at hovedutfordringen var å finne et kompromiss mellom Europaparlamentet og Rådet på forordningens omfang. Europaparlamentet vil la regelverket gjelde for alle skip med mer 12 passasjerer kontra Rådets 36 passasjerer, tre besetningsmedlemmer, og en reiseavstand på 500 meter. Rapportør MEP Cancian (EPP) på bussforordningen fremhevet også forordningens omfang som den største utfordringen. Sender og Cancian fikk mandat fra komiteen til å forhandle med Rådet, med målsetning om enighet i andre lesning. TRAN ønsker imidlertid at forslagene nå skal behandles samlet. Dette i motsetning til Europaparlamentet, som frykter at båtforordningen da kan bli forsinket siden denne har kommet lengst i behandlingen.

Ansvarlig for Europaparlamentets egeninitierte rapport om fremtidens transport; MEP Grosch (EPP) presenterte deretter sine tanker vedrørende meddelelsen. Han støttet Kommisjonens vurderinger hva gjaldt hovedtrender og –utfordringer. Samtidig uttrykte han at den mangler en oversikt over instrumenter og de nødvendige politiske valg som må fattes for å møte utfordringene. Han savnet videre en gjennomgang av medlemslandenes implementering av eksisterende regelverk. Samordning mellom transport og andre politikkområder ble også trukket frem som sentralt. Grosch fikk støtte av komiteen, herunder på at sikkerhet og miljø måtte være i fokus.

Saksordfører for ITS-direktivet (intelligente transportsystem), MEP Jensen (ALDE) orienterte om forhandlingene mellom TRAN og Det svenske formannskapet, herunder enighet om seks hovedfokusområder for ITS-spesifikasjoner i tråd med Europaparlamentets tidligere

prioriteringer og utrulling av ITS-standarder gjennom separate lovforslag innen tolv måneder etter vedtagelse av ITS-spesifikasjonene. Skyggerapportørene ga på møtet sin støtte til Jensen, og komiteen ga forhandlingsteamet mandatet de ba om for å komme i mål i forhandlingene. TRANs egen rapport fra møtet kan finnes [her](#).

---

1[1] Bl.a. Association of European Airlines (AEA), Community of European Railways (CER), European Sea Port Organization (ESPO) the European Federation of Inland Ports, the European Shippers Organization (ESO), the European Barge Union (EBU) og Inland Navigation Europe (INE)

2[2] Mer informasjon om kompromisset kan finnes i Samferdselsnytt 10/2009.

## Saker som Europaparlamentets komite for transport og turisme (TRAN) jobber med (budsjettsaker ikke tatt med):

|                                                                                                                                                                              |                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <a href="#"><u>INI/2009/2230</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Werner Kuhn [PPE]</b><br><b>Asked for an opinion</b><br>The European Union Strategy for the Baltic Sea Region and the role of macro-regions in the future cohesion policy |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2228</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Asked for an opinion</b><br>Mobilising Information and Communication Technologies to facilitate the transition to an energy-efficient, low-carbon economy                 |                                                  |
| <a href="#"><u>COD/2009/0173</u></a>                                                                                                                                         | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Oldřich Vlasák [ECR]</b><br><b>Asked for an opinion</b><br>Emission performance standards for new light commercial vehicles                                               |                                                  |
| <a href="#"><u>CNS/2009/0156</u></a>                                                                                                                                         | <i>* Consultation procedure</i>                  |
| <b>Silvia-Adriana Țicău [S-D]</b><br><b>Committee responsible</b><br>The signature and conclusion of an agreement between the EC and Canada on civil aviation safety         |                                                  |
| <a href="#"><u>COD/2009/0170</u></a>                                                                                                                                         | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Christine De Veyrac [PPE]</b><br><b>Committee responsible</b><br>Investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation                                |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2173</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Asked for an opinion</b><br>Report on Competition Policy 2008                                                                                                             |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2154</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Hella Ranner [PPE]</b><br><b>Committee responsible</b><br>Penalties for serious infringements against the social rules in road transport                                  |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2152</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Dominique Vlasto [PPE]</b><br><b>Asked for an opinion</b><br>Report on the Commission White Paper: "Adapting to climate change: Towards a European framework for action"  |                                                  |
| <a href="#"><u>COD/2009/0131</u></a>                                                                                                                                         | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Brian Simpson [S-D]</b><br><b>Committee responsible</b><br>Transportable pressure equipment                                                                               |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2096</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Mathieu Grosch [PPE]</b><br><b>Committee responsible</b><br>A sustainable future for transport                                                                            |                                                  |
| <a href="#"><u>INI/2009/2095</u></a>                                                                                                                                         | <i>Own-initiative report procedure</i>           |
| <b>Peter van Dalen [ECR]</b><br><b>Committee responsible</b><br>Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018                        |                                                  |
| <a href="#"><u>COD/2009/0110</u></a>                                                                                                                                         | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Brian Simpson [S-D]</b><br><b>Committee responsible</b><br>Community guidelines for the development of the trans-European transport network (recast)                      |                                                  |

|                                                                                                                   |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b><u>CNS/2009/0115</u></b>                                                                                       | <i>* Consultation procedure</i>                  |
| <b>Brian Simpson</b> [S-D]                                                                                        |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Agreement on certain aspects of air services between the European Community and the Federative Republic of Brazil |                                                  |
| <b><u>CNS/2009/0066</u></b>                                                                                       | <i>* Consultation procedure</i>                  |
| <b>Brian Simpson</b> [S-D]                                                                                        |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Air Transport Agreement between the USA, the EC and its Member States, Iceland and Norway                         |                                                  |
| <b><u>COD/2009/0063</u></b>                                                                                       | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Jörg Leichtfried</b> [S-D]                                                                                     |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Aviation security charges                                                                                         |                                                  |
| <b><u>COD/2009/0047</u></b>                                                                                       | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Asked for an opinion</b>                                                                                       |                                                  |
| Structures for the management of the European satellite radio navigation programmes                               |                                                  |
| <b><u>CNS/2009/0019</u></b>                                                                                       | <i>* Consultation procedure</i>                  |
| <b>Dominique Riquet</b> [PPE]                                                                                     |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Agreement on certain aspects of air services between the EC and Korea                                             |                                                  |
| <b><u>CNS/2009/0018</u></b>                                                                                       | <i>* Consultation procedure</i>                  |
| <b>Silvia-Adriana Țicău</b> [S-D]                                                                                 |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Air Transport Agreement between the EC and Canada                                                                 |                                                  |
| <b><u>COD/2009/0005</u></b>                                                                                       | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Dirk Sterckx</b> [ALDE]                                                                                        |                                                  |
| <b>Committee responsible</b>                                                                                      |                                                  |
| Reporting formalities for ships arriving in or departing from ports                                               |                                                  |
| <b><u>COD/2008/0195</u></b>                                                                                       | <i>***I Codecision procedure (first reading)</i> |
| <b>Saïd El Khadraoui</b> [S-D]                                                                                    |                                                  |
| <b>Asked for an opinion</b>                                                                                       |                                                  |
| The organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities                       |                                                  |

## Europeparlamentets vurdering av viktige saker første halvår

De tre sakene nedenfor er hentet fra et notat som presenterer mulig prioriteringer fra det spanske formannskapet og hvilke saker Europaparlamentet ser som sentrale. Notatet er skrevet av Legislative Coordination Unit i Europaparlamente i desember 2009.

([http://www.stortinget.no/Global/pdf/eu/saker\\_2010.pdf](http://www.stortinget.no/Global/pdf/eu/saker_2010.pdf) )

**Working time in the road transport sector** (the main objective of this revision is to include self-employed drivers in the scope of the Directive ; this is very sensitive for Spain which counts many independent lorry drivers ; Spanish Presidency would aim for a political agreement at the Transport Council in March 2010)

**Passengers rights** - maritime and buses/coaches (Parliament adopted its first reading on both proposals under the sixth term but progress in Council has been uneven: while a political agreement has already been reached on the maritime passengers file it is not clear whether the Swedish presidency efforts to broker a deal on the second proposal by the end of 2009 will be successful; in any case, the objective for Parliament would remain to conduct negotiations on both files as a package)

**Cross border enforcement in the field of road safety** (the key issue is the legal base since Parliament objects to using the third pillar, as proposed by the Council ; the entry into force of the Lisbon Treaty could result in a revised proposal by the new Commission to unblock the situation)

## Saker fra regjeringens arbeidsprogram for EØS-saker

[http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/eu/091023\\_ArbeidsprogramforEOS-saker2009-2010.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/eu/091023_ArbeidsprogramforEOS-saker2009-2010.pdf)

Regjeringen la fram et arbeidsprogram for EØS-saker i oktober 2009. Nedenfor er de fem sakene som prioriteres innenfor samferdselsområdet:

- Eurovignettdirektivet
- Europakommisjonens nye handlingsplan for trafikksikkerhet
- Datalagringsdirektivet (*se eget punkt ovenfor*)
- Revisjon av EU-regelverket på postområdet (*se eget punkt ovenfor*)
- Revisjon av ekompakken

Alle disse sakene er allerede vedtatt i EU-systemet, bortsett fra handlingsplanen for trafikksikkerhet.

### **Eurovignettdirektivet**

Parlamentet og Rådet vedtok 17. mai 2006 en revisjon av det såkalte Eurovignettdirektivet (direktiv 1999/62/EC om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur) i form av direktiv 2006/38/EC. Hovedproblemet for Norge i dette direktivet er rabattreguleringen. Videre la Kommisjonen 8. juli 2008 frem ytterligere et forslag til en revisjon av Eurovignettdirektivet, som en del av "Greening of the transport sector".

Medlemsstatene har så langt hatt ulik praksis for innkreving av avgifter og/eller bompenger for bruk av infrastruktur. Direktivet skal harmonisere dette for å sikre en enklere og mer effektiv avvikling av den internasjonale transporten og like konkurranseforhold mellom operatører i fellesskapet.

Forslaget til en revisjon av Eurovignett-direktivet som ble lagt frem 08.07.08 legger opp til en mer "grønn" innfallsvinkel der "polluter pays"-prinsippet står sentralt. Forslaget har mottatt varierte reaksjoner blant medlemslandene. Det legges blant annet opp til at eksterne kostnader skal kunne omfattes i avgiftgrunnlaget etter en bestemt beregningsmodell, at inntektene fra det nye avgiftselementet skal øremerkes til såkalte grønne initiativ, at internalisering etter hvert skal bli obligatorisk og at direktivets virkeområde utvides til å gjelde også utenfor TENT nettverket (transeuropeiske nettverk). Det er foreløpig uklart hvor stor utvidelse det er snakk om. Kommisjonen har imidlertid gitt uttrykk for at hovedgrunnen for utvidelsen er at direktivet skal dekke alle internasjonale hovedfartsårer uavhengig om det er en del av TEN-T nettverket eller ikke.

Europaparlamentet hadde sin første lesning av revisjonsforslaget 12.03.09. Parlamentet gikk bl.a. inn for at luft – og lydforurensing skal være en del av de eksterne kostnadene som kan internaliseres. De gikk videre inn for at det skal være mulig med trengselsavgifter i rushtiden men spesifikke utregningsmetoder for beregning av trengselsavgifter ble fjernet fra forslaget. Parlamentet gikk videre inn for at inntekter fra internalisering av eksterne kostnader må øremerkes reinvesteringer i grønne og/eller alternative transportmidler.

I forhold til Rådets behandling av saken hadde det tsjekkiske formannskapet ønsket å konkludere i saken før juni i år. I et forsøk på å være brobygger mellom medlemslandene kom de opp med et kompromissforslag der de blant annet foreslo at innføring av trengselsavgifter (congestion charging) som en del av internalisering av eksterne kostnader ble utsatt med 4 år. De foreslo også å begrense det geografiske virkeområdet for direktivet til "the trans-

*European transport network (TEN-T) and other motorway networks in member states*". Medlemslandene har imidlertid ikke lyktes å komme til enighet. Stridens kjerne er trengselsavgiften. Det er videre stor uenighet blant medlemslandene om videre fremdrift. Diskusjonene er i stor grad preget av finanskrisen. På bakgrunn av det ovennevnte ble forslaget derfor ikke ferdigbehandlet i den tsjekkiske formannskapsperioden, men overført til det svenske formannskapet, og vil trolig også overføres videre til det spanske.

*Betydning for Norge:* Bompengeneinnkreving utgjør et fast og betydelig element i den totale vegfinansieringen i Norge. Eurovignettdirektivet er derfor viktig og får konsekvenser for norsk bompengepolitikk. Direktivets maksimumsgrense på rabatter som er satt til 13% er svært problematisk for Norge. I Norge gis i dag rabatter opp til 50%. Utvidet virkeområde i revisjonsforslaget forsterker utfordringene for Norge. Et evt. obligatorisk krav om internalisering vil kunne få konsekvenser for norsk avgiftpolitikk.

*Norsk holdning:* Eurovignettdirektivet 2006/38 hadde gjennomføringsfrist den 10.juni 2008. Direktivet er foreløpig ikke implementert i norsk rett. Norge har bedt om en tilpasningstekst der det bes om et generelt unntak for rabattgrensen på 13 % både for eksisterende og fremtidige bompengeprojekter. Kommisjon er i utgangspunktet kritiske til enhver form for unntak fra rabattgrensen.

Når det gjelder Kommisjonens revisjonsforslag av 08.07.08 er Norge generelt sett positiv til at eksterne kostnader skal kunne inkluderes i avgiftsgrunnlaget. Imidlertid er Norge prinsipielt mot bindende løsninger. Norge er derfor imot en eventuell bindende internalisering av eksterne kostnader fra 2014 og stiller seg også negativ til en tvungen øremerking av inntektene. Norge er også opptatt av at Eurovignettdirektivet ikke må redusere handlingsrommet for norsk avgiftspolitikk, hvor eksempelvis drivstoffavgiftene i dag brukes til å internalisere eksterne kostnader. Rabattgrensen vil fremdeles være problematisk. En utvidelse av direktivets virkeområde forsterker virkningene av rabattgrensen og begrenser generelt det nasjonale handlingsrommet for bompengepolitikken. Vegnettet i Norge som har en vesentlig internasjonal funksjon er reelt sett mindre omfattende enn TENvegnettet. Dette bør være et utgangspunkt for diskusjoner om det geografiske virkeområdet.

*Oppfølging overfor EU:* Det arbeides aktivt fra norsk hold med å få til en løsning i forhold til rabattgrensen. På denne bakgrunn ble det høsten 2008 avholdt bilaterale møter med Kommisjonen både på ekspertnivå og politisk nivå med sikte på å finne en god løsning for Norge. Norge har på disse møtene videreformidlet til Kommisjonen det særegne ved det norske bompengesystemet, ved at det normalt er innkreving i ett punkt og ikke et antennebasert system med betaling i forhold til hvor lang distanse du kjører. Videre har Norge vektlagt at det er en liten del av det norske vegnettet, selv på TEN-T, som har internasjonal trafikk av betydning. Som en oppfølging ble det i januar 2009 sendt et brev til Tajanis kabinett der mulige løsninger for Norge ble skissert, herunder at Norge kan være villig til å tilpasse seg 13% på de viktige internasjonale korridorene der det er strekningsbasert innkreving. Samferdselsdepartementet mottok et svar fra Tajani i mars 2009 der det kun åpnes for mulige overgangsordninger. Departementet følger opp saken videre, med sikte på å få et varig unntak fra rabattgrensen på 13 %.

Norge vil følge nøye med på den videre prosessen i forhold til revisjonsforslaget for Eurovignett. Norge har ved flere anledninger formidlet sin posisjon i saken overfor Kommisjonen, samt på møte med det franske EU-formannskapet høsten 2008.

## **Europakommisjonens nye handlingsplan for trafikksikkerhet**

Kommisjonen er i ferd med å utarbeide ny handlingsplan for trafikksikkerhet i EU. Dette vil være en oppfølging av den tredje europeiske handlingsplanen for trafikksikkerhet som utløper i 2010.

Tidspunktet for presentasjon av handlingsplanen har blitt utsatt én gang og nytt framleggelsestidspunkt er mars 2010. Kommisjonen gjennomfører i de forberedende arbeidene til planen ulike ekspertmøter samt en åpen internettbasert høring med frist 20. november. Kommisjonen vil presentere resultatene fra ekspertmøtene og internetthøringen 2. desember 2009. Det er da forventet at det foreligger nærmere informasjon om Kommisjonens satsingsområder og prioriteringer.

*Betydning for Norge:* Handlingsplanen vil legge føringer for Europakommisjonens innsats på Trafikksikkerhetsområdet de nærmeste årene, og dermed være retningsgivende for hvilke rettslige og ikke-rettslige tiltak og initiativer Europakommisjonen vil prioritere. EØS-lovgivning initiert på bakgrunn av prioriteringer angitt i Kommisjonens handlingsplan vil kunne ha direkte betydning for norsk trafikksikkerhet og norske borgere og næringsinteresser. Trafikksikkerhet er et område der Norge kan markere seg faglig og der vi regnes som foregangsland i europeisk sammenheng. I kraft av vår fagkompetanse og vårt renommé på trafikksikkerhetsområde vil vi kunne ha reell mulighet til å nå fram med vår argumentasjon.

*Norsk holdning:* Signaler fra Kommisjonen, for eksempel gitt til høynivågruppen for trafikksikkerhet og gjennom høringen, vil legge til rette for utformingen av mer konkrete norske posisjoner og prioriteringer. I alminnelighet kan det likevel sies at Norge vil arbeide for å oppnå en handlingsplan mest mulig i tråd med norsk trafikksikkerhetspolitikk og arbeide for prioritering av de tiltak Norge anser for å gi positive resultater for trafikksikkerhetsarbeidet i norsk og europeisk sammenheng. Norge vil også vektlegge behovet for nasjonal handlefrihet i utformingen av trafikksikkerhetspolitikken

*Oppfølging overfor EU:* Norge vil gjennom deltakelse i høynivågruppen for trafikksikkerhet (i regi av Kommisjonen) og samarbeid med enkelte EU-medlemsland (bl.a. SUNN – Sverige, Storbritannia, Nederland og Norge), forsøke å påvirke Kommisjonens utforming av planen. Dette vil skje høsten 2009 og våren 2010, avhengig av framleggelsestidspunkt.

## Revisjon av ekompakken

Kommisjonen la 13. november 2007 frem sine forslag til endringer i reguleringen av markedet for elektronisk kommunikasjon, den såkalte "ekompakken". Pakken inneholder følgende forslag:

- forslag til forordning om opprettelse av en europeisk regulatør på ekomområdet
- forslag til direktiv som endrer rammedirektivet, tilgangsdirektivet og autorisasjonsdirektivet
- forslag til direktiv som endrer USO-direktivet og kommunikasjonsverndirektivet
- revidert rekommandasjon om relevante produkt- og tjenestemarkeder

Bakgrunnen for revisjonen er behovet for justeringer for å imøtekomme utfordringen med å skape et regelverk som tjener ekomsektoren det neste tiåret. Herunder er Kommisjonen opptatt av at regelverket skal behandle nye markeder ("emerging markets") slik at det fremmer fremveksten av nye tjenester. Kommisjonen foreslår også en ny og harmonisert regulering på frekvensområdet. Revisjonen har tre hovedformål: fremme konkurranse, konsolidere det indre markedet og styrke forbrukerrettigheter.

Kommisjonen foreslår endringer på mange ulike områder innenfor reguleringspakken. Det har vært stor uenighet om de opprinnelige forslagene fra Kommisjonen til revisjon av ekompakken, og forslagene er derfor betydelig modifisert av Parlamentet og Rådet i lovgevinningsprosessen (medbestemmelsesprosedyren). Rådet og Parlamentet kom til politisk enighet om pakken 24. mars 2009. Dette kompromisset ble med ett unntak fulgt opp av Parlamentet, som avsluttet sin andre lesning ved avstemning i plenum 6. mai 2009. De viktigste forslagene til materielle endringer er: å opprette en europeisk regulatør på ekomområdet, harmonisering og innføring av prinsippet om teknologi- og tjenestenøytralitet på området for frekvensforvaltning, gi adgang for selskaper til å overdra og leie ut frekvensrettigheter og innføring av funksjonell separasjon som regulatorisk virkemiddel.

*Betydning for Norge:* Forslagene i ekompakken vil samlet sett få stor betydning for den norske ekomreguleringen, og dermed også for norske tilbydere og sluttbrukere. Flere av forslagene vil være positive for ekommarkedet også i Norge, dette gjelder blant annet forslag knyttet til å bedre sikkerheten og forholdene for sluttbruker. Når det gjelder frekvensregulering antas den såkalt norske frekvensmodellen å være utgangspunktet for forslaget til frekvensregulering.

*Norsk holdning:* Norsk holdning til hovedforslagene i pakken kan oppsummeres som følgende:

Mange av forslagene på området for frekvensforvaltning, er allerede implementert i norsk lov. Dette gjelder foreslaget om å innføre prinsippet om tjeneste- og teknologinøytralitet i frekvensbånd beregnet på elektronisk kommunikasjon og forslaget om at selskaper skal kunne leie ut og overdra frekvensrettigheter. Norge er fornøyd med at EU følger etter, selv om EU på noen områder går lenger i å liberalisere.

Det fremgår videre av Parlamentets posisjon etter andre lesning, som ble avsluttet med avstemning i plenum 6. mai 2009, at det ikke vil bli opprettet et EU-byrå i tradisjonell forstand, men en europeisk regulatør eller forsterket utgave av ERG (the European Regulators Group) som skal hete BEREK (the Body of European Regulators for Electronic Communications). BEREK skal ha dobbel struktur og bestå av et representantskap ("the Board of Regulators") og et støttekontor (Support Office). BEREK vil gjøre bruk av ekspertisen hos de nasjonale regulatørene og utføre sine oppgaver i samarbeid med de

nasjonale regulatørene og Kommisjonen. BEREC fremmer med dette samarbeidet mellom de nasjonale regulatørene og Kommisjonen. BEREC vil ha lignende oppgaver som dagens ERG: gi råd til Parlamentet, Kommisjonen og Rådet om saker på området for elektronisk kommunikasjon og gi ikke- bindende uttalelser vedrørende utkast til Kommisjonsbeslutninger, anbefalinger og/eller retningslinjer. De nasjonale regulatørene og Kommisjonen skal i størst mulig grad ta hensyn til BERECs råd og innstillinger. Etableringen av BEREC er mer i tråd med de norske posisjonene enn det opprinnelige forslaget om å etablere et EU-byrå. Norge og de øvrige EØS EFTA landene, kandidatmedlemmer til EU og Kommisjonen er imidlertid kun tiltenkt en *observatørstatus* i representantskapet. Dette vil si at vi i realiteten likestilles med industrien. Vi har derfor jobbet med å få medlemsstatus (eventuelt uten stemmerett) overfor Kommisjonen, Parlamentet og Rådet (både det franske og tsjekkiske formannskapet). Til tross for dette er det ikke blitt foretatt endringer i forordningsteksten på dette punkt.

Det er videre klart at Kommisjonen ikke får veto over NRAene sin virkemiddelbruk. Men dersom BEREC deler Kommisjonens bekymring ved bruk av virkemiddel notifisert av en NRA, skal BEREC og den aktuelle NRAen sammen finne det mest passende og effektive virkemiddelet. Dette gir i utgangspunktet BEREC en større formell "kompetanse" enn tidligere ERG. Norge ønsker ikke å gi BEREC noen rolle i forbindelse med valg av virkemiddel.

Forslaget om funksjonell separasjon er nytt og Norge er ikke negativ til at et slikt virkemiddel blir innført, men ønsker ikke å gi Kommisjonen kompetanse i bruken av det. NRAene må bevise at funksjonell separasjon er den eneste måten å oppnå konkurranse i det aktuelle markedet etter at alle andre virkemidler har vært feilsåtte. Alle andre muligheter skal således være uttømt før man tar i bruk virkemiddelet funksjonell separasjon.

*Oppfølging overfor EU:* EU Parlamentet i plenum stemte over forslagene til revisjon av ekompakken 6. mai 2009, og avsluttet med dette sin andre lesning. Til tross for at Parlamentet tidligere hadde kommet til politisk enighet med Rådet den 24. mars 2009 (kompromiss) vedrørende revisjonen av pakken, stemte ikke Parlamentet i tråd med den enigheten som var oppnådd. Det er derfor klart at man ikke vil oppnå enighet om pakken i andre lesning, og at det blir en tredje lesning (forliksprosedyre) høsten 2009. I forliksprosedyren er man i utgangspunktet bundet av korte tidsfrister. Normalt skal man komme til enighet innenfor en periode på 6 uker, men det er en viss enighet mellom Parlamentet og Rådet om at disse fristene kan tøyes noe ved valg. Den tredje lesningen vil derfor først starte i september etter at et nytt Parlament konstitueres i august. Dette forsinker lovgivningsprosessen betraktelig. Forliksprosedyren skal benyttes til å diskutere en rekke temaer, og ikke bare en særskilt sak. Selv om endring 138 (spørsmålet om å kutte internettforbindelse ved tilfeller av fildeling uten at det foreligger rettslig kjennelse) er det eneste punktet man nå er uenig om, åpnes det for at Parlamentet, Kommisjonen og Rådet kan reforhandle også andre deler av reguleringspakken. Dette kompliseres og vanskeliggjør muligheten for å oppnå enighet i tredje lesning. Det er videre en teoretisk mulighet for at et nytt Parlament utøver sin rett til å be Kommisjonen om å trekke tilbake forslagene sine. Dette vil i så fall innebære at lovgivningsprosessen vil føres tilbake til startpunktet.

Det svenske formannskapet får oppgaven med å slutføre behandlingen av pakken høsten 2009. Endringene vil tidligst kunne tre i kraft i 2010. Det er imidlertid verdt å merke seg at Rådet foreslår at forordningen som etablerer den nye europeiske regulatøren (BEREC) skal tre i kraft på et tidligere tidspunkt enn resten av pakken.

Norges påvirkningsmuligheter i forliksprosedyren er svært begrenset. Norge har tidligere arbeidet opp mot EU-systemet for å påvirke de beslutningene som er tatt så langt, både i forhold til Kommisjonen, Parlamentet og Rådet/Formannskapet til EU. Norge utarbeidet våren 2008 et posisjonsnotat med norske posisjoner på hovedforslagene i ekompakken. Notatet er formidlet til Kommisjonen, Parlamentet og Rådet, samt andre relevante aktører. Norge har videre bidratt til en felles EFTAposisjon vedrørende forslaget om å etablere en europeisk regulator. I tillegg er Norges syn fremmet på de uformelle nordiske møtene overfor de nordiske medlemslandenes representanter, og i møter mellom SD og Kommisjonsrepresentanter, og mellom SD og representanter fra EUs formannskap. SD har fulgt behandlingen av ekompakken i Parlamentet og Rådet og forsøkt å formidle norske synspunkter på en slik måte at norske interesser har blitt best mulig ivaretatt.

# EU in disarray over body-scanner rules

By Toby Vogel

European Voice , 07.01.2010 / 05:19 CET

## Security experts to meet officials today amid concerns about passengers' privacy.

The European Commission is to revive an earlier attempt to introduce EU-wide rules on the use of body scanners at airports. Aviation security experts from member states are to discuss the matter with Commission officials in Brussels today (7 January).

The move has been prompted by an attempted terrorist attack on 25 December by a would-be bomber who boarded a flight from Amsterdam to Detroit.

The Netherlands and the United Kingdom have since announced that they will install body scanners. Within three weeks, all US-bound passengers will be required to pass through scanners at Amsterdam's Schiphol airport, which already has 15 of the machines.

The Commission attempted to get EU-wide rules agreed in 2008 to replace the current patchwork of national regulations. But it abandoned its attempt in October of that year, after MEPs said that the technology violated the privacy of passengers – body scanners produce an image of a traveller's naked body – and that possible health hazards had not been sufficiently studied. Several member states, including Germany, also objected.

"After the thwarted attack in Detroit we have a completely new situation," Klaus-Heiner Lehne, a centre-right German MEP (EPP) who heads the Parliament's committee on legal affairs, told a German newspaper on Tuesday (5 January), suggesting that EU rules could be in place by early summer.

On Christmas Day, Umar Farouk Abdulmutallab, a Nigerian, boarded a Northwest Airlines flight to Detroit at Schiphol airport and allegedly attempted to detonate explosives hidden in his underwear as the plane approached its destination. The attempt failed but prompted a widespread review of intelligence and security measures.

Member states are entitled to apply aviation security measures that go beyond EU rules, provided that they meet all applicable regulations, for example on data protection, but they must inform the Commission of any additional measures taken. In principle body scanners can, unlike metal detectors, reveal detonators and explosives of the type used on the Amsterdam-Detroit flight, though security experts disagree about whether they would have been effective in this case.

## Passenger choice

Schiphol is one of several EU airports already testing body scanners, giving passengers the choice between a pat-down search or a body scan. The airport will purchase an additional 60 machines, each of which cost up to €140,000. But security officials believe that only their mandatory use is effective, although they warn that they will not reveal objects – such as explosives – hidden inside a person's body.

The US Transportation Security Administration operates 40 scanners at 19 airports and announced in October that it had ordered 150 additional machines. In the US, airport security is financed from the federal budget, whereas in Europe, it is normally the airports that have to pay.

© 2010 European Voice. All rights reserved.

## EUROPEAN PARLIAMENT SCANNERS

Just as the European Commission is re-assessing whether it should introduce rules on the use of body scanners, the European Parliament is preparing to auction off six machines that it acquired in 2005 but never put to use. A public invitation to bid for the scanners, which cost €120,955 each, will be published in the EU's official journal next week (15 January), with bids accepted until 8 February. MEPs had asked last April, as part of their scrutiny of the EU's 2007 budget, that the secretariat-general of the Parliament look into the possibility of selling the scanners. They also asked to be involved in any similar purchase decisions in the future. Parliament services said at the time that the scanners had been bought in preparation for possible emergency situations and that their routine use had never been contemplated.

## **EU-regler og norske sikkerhetskrav i helikoptertrafikken (artikkel)**

### **– Et slag mot sikkerhetsarbeidet**

*EU-regler kan slå beina under strenge, norske sikkerhetskrav i helikoptertrafikken på sokkelen.*

Stavanger Aftenblad, 3.12.2009 - <http://www.aftenbladet.no/energi/olje/1122966/>

Innføringen av to forordninger i EØS-avtalen som gjelder luftfart, kan få konsekvenser for helikoptertrafikken på norsk sokkel.

EU-regelverket vil erstatte alle nasjonale særregler, og Norge vil ikke lenger kunne vedta strengere bestemmelser for lufttransport, dersom Samferdselsdepartementet konkluderer med at reglene vil gjelde for offshoretrafikken. Spørsmålet er nå til vurdering, og departementet har bedt berørte parter, blant dem Norsk Flygerforbund, om innspill.

### **Ulykker**

– På norsk sokkel har vi 0,4 fatale ulykker per million flytimer, mot 2 for hele Nordsjøen, ifølge statistikk fra Association of Oil and Gas Producers (OGP), sier Sigurd Løkholm, generalsekretær i flygerforbundet som organiserer majoriteten av pilotene på norsk sokkel.

– Vårt høye sikkerhetsnivå skyldes seriøst samarbeid mellom arbeidstakere, myndigheter og ansatte. EU-forordningen vil innebære et slag mot sikkerhetsarbeidet, sier Løkholm.

### **Konkurranse**

I dag er flyginger til norsk sokkel av sikkerhetsmessige grunner forbeholdt norske operatører

– med norsk lisens. Med nytt europeisk regelverk vil utenlandske operatører likebehandles.

– Mye tyder på at vi ikke kan fortsett med dagens sikkerhetsregime, sier avdelingsdirektør Øyvind Ek i departementet.

– Konsekvensen kan bli at det laveste anbud og den laveste kvalitet på helikopter og mannskap må aksepteres, sier Ketil Karlsen, HMS-sjef i fagforbundet Industri Energi (IE).

Sokkeltrafikken i Norge reguleres etter krav fra Luftfartstilsynet og Oljeindustriens Landsforenings (OLF) «Retningslinjer for flyging på sokkelen», som utfyller og er strengere enn de norske myndighetskravene.

Blant annet krever myndighetene posisjoneringsutstyr og elektronisk overvåkingsutstyr. OLF krever avisingsutstyr for alle flyginger fra Bergen og nordover.

### **krav**

– Vi har antageligvis har de strengeste krav i verden. OLF har det meste av æren for det. Men OLFs retningslinjer kan bli utfordret dersom vi får fri konkurranse, sier Karlsen i IE.

Han minner også om målsettingene i Stortingsmeldingen om helse, miljø og sikkerhet (HMS) på sokkelen.

– Der heter det at sikkerhetsnivået på norsk sokkel skal være verdensledende. Hvordan EASA skal kunne bidra positivt er ikke umiddelbart klart, sier Karlsen.

EASA er det Europeiske byrået for luftfartssikkerhet.

– Helikopterulykker representerer trolig den høyeste enkelte risikofaktor for de som arbeider på sokkelen. Vi kan ikke se at EASA vil bidra positivt med krav som kan bedre helikoptersikkerheten, og jeg ser mørkt på mulighetene for at Norge kan påvirke et EU-regelverk, sier Karlsen.

### **Spesielt vær, mørke og klima**

Han legger til at norsk sokkel har spesielle utfordringer.

– Vi flyr i nordområdene. Der har vi vær, mørke og klima de ikke opplever i Europa, sier Karlsen.

Samferdselsdepartementet opplyser at de følger prosessen i EASA tett og arbeider for at de felleseuropeiske sikkerhetsreglene skal bli like gode som de nasjonale.

## **Er plattformen en flyplass?**

Stavanger Aftenblad, 3.12.2009

[http://www.aftenbladet.no/energi/olje/1122964/Er\\_plattformen\\_en\\_flyplass.html](http://www.aftenbladet.no/energi/olje/1122964/Er_plattformen_en_flyplass.html)

Sigurd Løkholm, generalsekretær i Norsk Flygerforbund, har også et annet argument for at forordningen fra EU ikke bør gjelde for helikoptertrafikken på sokkelen.

–Plattformen er juridisk sett ikke som norsk territorium å regne, sier Løkholm. Han får støtte av jussprofessor Finn Arnesen, som også tidligere har gjort juridiske vurderinger av EØS-avtalens anvendelse på sokkelaktiviteter.

–Plattformene til havs kan ikke karakteriseres som lufthavner. Helikopterdekkene er private, dermed mener vi forordningen ikke kan gjøres gjeldende for sokkeltrafikken, sier Løkholm. Dersom Samferdselsdepartementet likevel konkluderer med at helikoptertrafikken omfattes av forordningen, mener Flygerforbundet det er «svært bekymringsfullt, sett ut fra et sikkerhetsperspektiv».

Departementet opplyser at det vil vurdere innspillene fra flygerforbundet i den videre behandlingen av saken.

### 3. Lisboaatraktaten

#### 10 things about the Lisbon treaty you should know

European Parliament - 15-10-2009

[http://www.europarl.europa.eu/news/public/story\\_page/008-62269-292-10-43-901-20091009STO62247-2009-19-10-2009/default\\_en.htm](http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/008-62269-292-10-43-901-20091009STO62247-2009-19-10-2009/default_en.htm)

"Lisbon treaty" - you may have heard quite a bit about it recently. Still baffled? Well, here we present some of the main changes that it will bring to the European Union should it be adopted. At the time of writing the treaty has been ratified by 26 of the 27 EU members. Despite the Czech Parliament passing the treaty, President Václav Klaus is still refusing to sign it pending certain guarantees.

**Citizens' initiative:** If 1 million Europeans present a petition to the European Commission then it would have to look at ways of introducing the proposals. Alternatively it could force the Union's executive to look at ways of repealing legislation.

**Lawmaking:** The European Parliament would become an equal in terms of lawmaking with the Council of Ministers, where member state national governments are represented.

**Policy:** Members of the European Parliament would be on an equal legislative footing with the Council regarding EU agriculture and fisheries policy, trade policy, legal immigration and EU structural funds, to name just a few.

**National Parliaments** gain an increased role in EU decision making with the treaty giving them eight weeks in which to argue their case if they feel a draft law oversteps European Union authority.

**An EU President:** European leaders will have to elect a new EU President to chair their 4 summits a year and set out the agenda ahead. This would replace the six monthly rotations and the holder is likely to be the public face of the Union.

**High Representative for Foreign Affairs and Security Policy:** The second new job created under Lisbon. The powerful EU "foreign minister" will chair meetings of Foreign Affairs Ministers, oversee the multi-billion EU aid budget and run the proposed European External Action Service - a European diplomatic corps.

**Double majority in Council votes:** The treaty changes the voting arrangements in the Council of Ministers. New arrangements mean that instead of voting by unanimity measures can now be carried if they have 55% of the votes in the Council from countries representing 65% of the EU's population.

**Commission President elected by MEPs:** Any new President of the European Commission would be elected by the European Parliament.

**Charter of Fundamental Rights:** The Charter becomes legally binding meaning all laws must adhere to it. The UK and Poland have certain opt outs on this point.

**Withdrawal:** For the first time countries have the right to withdraw from the European Union

## Lisboatraktaten og de institusjonelle endringene

Teksten nedenfor er hentet fra Europakommisjonens brosjyre om Lisboatraktaten fra juni 2009 : <http://ec.europa.eu/publications/booklets/others/84/da.pdf>

### EU's institutioner og organer

Følgende er EU's viktigste institutioner:

- Europa-Parlamentet
- Det Europæiske Råd (topmødet)
- Rådet for Den Europæiske Union (Ministerrådet)
- Europa-Kommissionen
- Den Europæiske Unions Domstol
- Den Europæiske Centralbank
- Den Europæiske Revisionsret.

Derudover findes følgende organer:

- Regionsudvalget
- Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
- Den Europæiske Investeringsbank.

### Europa-Parlamentet

Europa-Parlamentet er den eneste af EU's institutioner, hvis medlemmer vælges ved direkte valg, og som repræsenterer borgerne i medlemsstaterne.

Traktaten øger antallet af områder, hvor Europa-Parlamentet deler ansvaret for lovgivningen med Ministerrådet, og styrker Europa-Parlamentets budgetbeføjelser.

Denne magtfordeling mellem Parlamentet og Ministerrådet kaldes den fælles beslutningsprocedure.

Den fælles beslutningsprocedure vil blive den "almindelige lovgivningsprocedure". Den vil komme til at omfatte nye politikområder som f.eks. frihed, sikkerhed og retlige anliggender. Dette vil styrke Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beføjelser.

Traktaten vil også give Europa-Parlamentet en større rolle i forbindelse med godkendelsen af EU's budget.

### Det Europæiske Råd

Det Europæiske Råd består af de mest højtstående, folkevalgte politiske repræsentanter for medlemsstaterne – statsministre og præsidenter med udøvende beføjelser.

Det fastsætter EU's politiske retningslinjer og prioriteringer.

Under Lissabontraktaten bliver Det Europæiske Råd i fuldt omfang en EU-institution, og dets rolle defineres klart.

Der oprettes en ny stilling som formand for Det Europæiske Råd.

Formanden for Det Europæiske Råd vælges af medlemmerne af Det Europæiske Råd og sidder i højst fem år.

Han eller hun vil fungere som formand på Rådets møder, løbende tilrettelægge dets arbejde og repræsentere EU på højeste plan i internationale sammenhænge.

Dette markerer en ændring i forhold til det nuværende system, hvor medlemsstaterne har EU's formandskab i en periode på et halvt år og i samme periode også fungerer som formand for Det Europæiske Råd.

Den nye formand for Det Europæiske Råd vil gøre EU's tiltag mere synlige og sammenhængende.

### **Rådet**

Rådet for Den Europæiske Union kaldes også Ministerrådet. Det består af 27 ministre, som repræsenterer de enkelte medlemsstater.

Det er et centralt beslutningstagende organ, der koordinerer EU's økonomiske politikker og spiller en central rolle i forbindelse med udenrigs- og sikkerhedspolitikken.

Det deler de lovgivnings- og budgetmæssige beføjelser med Europa-Parlamentet.

Flertalsafgørelser vil blive mere almindelige end afstemninger der kræver enstemmighed.

Fra 2014 vil der blive indført et system, der kaldes "dobbelt flertal": Rådets afgørelser vil kræve støtte fra 55 % af medlemsstaterne og mindst 65 % af befolkningen i Europa. Dette system giver afgørelserne dobbelt legitimitet.

Som noget nyt vil møderne i Rådet af udenrigsministre blive ledet af Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik/næstformanden for Kommissionen.

Inden for andre områder som f.eks. landbrug, finanser og energi vil formanden for Rådet stadig være ministeren for det land, som har EU-formandskabet inden for rammerne af det system, hvor formandsposten roterer mellem medlemsstaterne.

Dette vil gøre systemet for EU's formandskab mere sammenhængende og effektivt.

### **Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik/næstformand for Kommissionen**

Der vil blive oprettet en ny stilling som ansvarlig for EU's fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik og fælles forsvarspolitik under Lissabontraktaten. Udpegelsen af en

højststående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik, som samtidig fungerer som næstformand for Kommissionen, er et betydningsfuldt nyt tiltag. To eksisterende stillinger kombineres: den højststående repræsentant for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik og kommissæren med ansvar for eksterne forbindelser.

Pågældende vil blive udnævnt af Det Europæiske Råd og vil være formand for Rådet (udenrigsministrene), samtidig med at han/hun fungerer som næstformand for Europa-Kommissionen. Han/hun vil fremsætte forslag, være ansvarlig for udenrigsanliggender på Rådets vegne og repræsentere EU på internationalt plan.

Dette skal bidrage til at sætte EU i stand til at forsvare sine interesser og værdier bedre på den internationale scene og til at tale med én stemme.

### **Europa-Kommissionen**

Det er meningen, at Europa-Kommissionen på uafhængig vis skal repræsentere EU's interesser som helhed.

Kommissionen er ansvarlig over for Europa-Parlamentet.

Det er den eneste EU-institution, som har generelle beføjelser til at fremsætte lovforslag.

Kommissionen håndhæver også EU's politikker, sikrer, at budgettet gennemføres, forvalter EU's programmer, repræsenterer EU i internationale forhandlinger og sikrer, at traktaterne anvendes korrekt.

På Det Europæiske Råds møde i december 2008 vedtog stats- og regeringscheferne, at Kommissionen fortsat skal bestå af en statsborger fra hver enkelt medlemsstat.

### **Hvem gør hvad?**

Lissabontraktaten præciserer:

- EU's beføjelser
- medlemsstaternes beføjelser
- hvilke beføjelser der deles.

Traktaten fastsætter **grænserne for EU's beføjelser** tydeligere, end det tidligere var tilfældet.

Det er en grundlæggende regel, at EU udelukkende vil kunne udøve de beføjelser, som medlemsstaterne har overdraget til den. Den skal respektere, at medlemsstaterne har alle øvrige beføjelser.

- EU er enerådende inden for områder som f.eks. konkurrenceregler, pengepolitik i euroområdet og den fælles handelspolitik.
- Medlemsstaterne har hovedansvaret for områder som f.eks. sundhed, uddannelse og erhvervspolitik.
- EU og medlemsstaterne deler beføjelserne inden for områder som f.eks. det indre marked,

landbrug, transport og energi.

### **Andre bestemmelser**

Traktaten bekræfter EU's **respekt for ligestilling mellem medlemsstaterne** og deres nationale identitet, herunder lokalt og regionalt selvstyre. Den indeholder løfter om beskyttelse af Europas forskellige kulturer og sprog.

For første gang findes der en bestemmelse om, hvordan **en medlemsstat kan trække sig ud af EU**, hvis den ønsker det, og der fastsættes ordninger for et sådant tilfælde.

### **Nye beføjelser til de nationale parlamenter**

De nationale parlamenter kan for første gang komme med direkte input til den europæiske beslutningsproces.

Under Lissabontraktaten skal alle forslag til EU-lovgivning sendes til de nationale parlamenter.

Der vil være et system for tidlig varslings, og samtlige nationale parlamenter vil have otte uger til at gøre indsigelser, hvis de mener, at et forslag ikke henhører under EU's kompetenceområde.

Hvis et tilstrækkeligt stort antal parlamenter gør indsigelser, kan forslaget ændres eller trækkes tilbage.

Dette system for tidlig varslings giver de nationale parlamenter en betydningsfuld rolle, idet det sikrer, at EU ikke overskrider sine beføjelser ved at blande sig i sager, som det er bedst at behandle på nationalt, regionalt eller lokalt plan.

## **Tekniske udtryk**

### **Retsgrundlag**

Lissabontraktaten ændrer traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. Den er den seneste i en række af traktater, som ajourfører og konsoliderer EU's retsgrundlag.

EU vil få status som én enkelt juridisk person under Lissabontraktaten.

På nuværende tidspunkt har Det Europæiske Fællesskab og Den Europæiske Union forskellige statutter, og de anvender ikke samme regler for beslutningstagning. Lissabontraktaten vil sætte en stopper for dette dobbelte system, og EU får selv status som juridisk person.

Denne ændring vil forbedre EU's evne til at agere, navnlig hvad angår forbindelser med tredjelande. Lissabontraktaten vil give EU mulighed for at agere mere effektivt, sammenhængende og troværdigt over for resten af verden.

## **Beslutningstagning med kvalificeret flertal, dobbelt flertal**

Beslutningstagning med kvalificeret flertal er den form for beslutningstagning, som anvendes i forbindelse med mange af Ministerrådets beslutninger. Under traktaten udvides denne form for beslutningstagning til at omfatte mange nye områder, og den måde, som den fungerer på, omdefineres. Rådets afgørelser vil fra 2014 kræve tilslutning fra 55 % af medlemsstaterne og mindst 65 % af befolkningen i Europa. Dette kaldes "dobbelt flertal". Der skal mindst fire lande til for at danne et blokerende mindretal. Dette skaber et mere retfærdigt forhold mellem lande med en lille befolkning og lande med en stor befolkning.

Inden for visse områder vil beslutningerne fortsat kræve enstemmighed. Beskatning og forsvar er eksempler herpå.

## **Forstærket samarbejde**

I anerkendelse af at EU er blevet så stort, som det er, fastsætter traktaten om Den Europæiske Union (som ændret ved Amsterdamtraktaten og Lissabontraktaten) regler for situationer, hvor en række medlemsstater ønsker at udvide samarbejdet inden for et specifikt område. Dette kaldes "forstærket samarbejde".

Forstærket samarbejde indebærer, at en gruppe af lande kan agere sammen, uden at alle 27 medlemsstater nødvendigvis deltager. Det giver medlemsstaterne mulighed for at stå udenfor, hvis de ikke ønsker at deltage, uden at dette stopper andre medlemsstater, som ønsker at agere sammen.

## **Subsidiaritet og proportionalitet**

EU's beslutninger skal træffes så tæt på borgerne som muligt. Bortset fra de områder, som hører under EU's enekompetence, foretager EU sig ikke noget, medmindre dette ville være mere effektivt end en indsats på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Dette kaldes subsidiaritetsprincippet og bekræftes i Lissabontraktaten.

Dette princip suppleres med proportionalitetsprincippet, som indebærer, at EU kun skal gennemføre aktioner i det omfang, der er nødvendigt for at nå de mål, der er fastsat i Lissabontraktaten.

## **Den fælles beslutningsprocedure ("den almindelige lovgivningsprocedure")**

Fælles beslutningsprocedure er det udtryk, der bruges om Europa-Parlamentets ret til at udarbejde lovgivning i fællesskab og på lige fod med Ministerrådet. Med Lissabontraktaten vil den fælles beslutningsprocedure blive anvendt generelt. Ved hjælp af Lissabontraktaten bliver Europa-Parlamentets og Rådets fælles beslutningsprocedure den "almindelige lovgivningsprocedure".

Dette betyder, at EU's beslutningstagning vil blive baseret på den dobbelte legitimitet, som befolkningen (der repræsenteres af de medlemmer af Europa-Parlamentet, som de har valgt) og medlemsstaterne (der repræsenteres af ministrene i Rådet) giver beslutningerne.

## Lisboatraktaten og konsekvensene for transportpolitikken

Teksten nedenfor er tatt ut fra et notat ”Lissabontraktatens ændringer af politikområder under Folketingets fagudvalg”, skrevet av Folketingets EU-konsulent.

([http://www.euo.dk/upload/application/pdf/81c4cb5d/EUnote09\\_17.pdf](http://www.euo.dk/upload/application/pdf/81c4cb5d/EUnote09_17.pdf))

### *EU's transportpolitik*

Lissabontraktatens væsentligste ændring i EU's fælles transportpolitik er udbredelsen af den **almindelige lovgivningsprocedure** i forbindelse med **al lovgivning på transportområdet** (med undtagelse af visse overgangsregler 101).

Efter den nye bestemmelse vil EU-lovgivningen på transportområdet fremover skulle vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure, dvs. med kvalificeret flertal i Rådet og med Europa-Parlamentet som medlovgiver 102. Denne procedure er stort set identisk med den fælles beslutningsprocedure, som tidligere fandt anvendelse på de fleste områder af den fælles transportpolitik.

Konkret betyder ændringen, at ”bestemmelser, der vedrører **principperne for ordningen på transportområdet**, og hvis anvendelse alvorligt kunne **påvirke levestandarden og beskæftigelsesniveauet** i visse egne samt udnyttelse af transportmateriel”, fremover vil skulle vedtages med kvalificeret flertal og med Europa-Parlamentet som medlovgiver. Hidtil har de skullet vedtages med enstemmighed i Rådet efter høring af Parlamentet.

I øvrigt præciseres det i de indledende bestemmelser til traktaten om Unionens, at transportpolitikken er et område med **delt kompetence** mellem EU og EU-landene 103. Dette var også tilfældet tidligere, men det præciseres først nu specifikt i traktatteksten.

101 Jf. artikel 92 i TEUF.

102 Jf. artikel 91 i TEUF, som erstatter EF-traktatens artikel 71.

103 Jf. artikel 4, litra g), i TEUF.