



Europautvalget

Informasjonspakke

Fra faggruppen for EU/EØS-informasjon

7. juni 2017

Det vises til innkalling til møte i Europautvalget, sendt 31. mai 2017. Fra regjeringen møter kunnskapsminister Torbjørn Røe Isaksen og EØS- og EU-minister Frank Bakke-Jensen. Stortingets faggruppe for EU/EØS-informasjon (utredningsseksjonen, stortingsbiblioteket og internasjonal avdeling) har utarbeidet nedenstående bakgrunnsinformasjon knyttet til sakene på dagsordenen og andre saker som kan være aktuelle i EU/EØS-sammenheng.

Statsråd Røe Isaksen vil redegjøre for:

- [Erasmus +](#)
- [EUs neste rammeprogram for forskning og innovasjon og Norges innspill](#)

Statsråd Bakke-Jensen vil redegjøre for:

- [EØS-rådsmøtet](#)
- [Brexit](#)
- [EØS-midlene](#)
- [Aktuelle saker på justisområdet](#)
- [Forslag til EU-regler om forbrukerkontrakter](#)
- [EUs nye regelverkspakke på vegområdet](#)
- [EUs fjerde jernbanepakke](#)
- [Arbeidet med melding til Stortinget om eksport av velferdsytelser](#)

Andre aktuelle saker:

- [Helikopter-regelverket tas ikke inn i EØS-avtalen](#)
- [Kommunikasjonsvernforordningen](#)

Utvalgte rettsakter:

- [Utslippskrav for biler](#)



Statsråd Røe Isaksen vil redegjøre for:

Statsråd Røe Isaksen vil orientere om midtveisevalueringen av Erasmus+ (EUs program for utdanning, opplæring, ungdom og idrett for perioden 2014-2020), samt Norges første innspill til neste programperiode og den nye nasjonale handlingsplanen for norsk deltakelse i utdanningsdelen. Det vil videre orienteres om arbeidet med EUs neste rammeprogram for forskning og innovasjon og Norges innspill til dette.

Erasmus +

«Et av de beste eksemplene på hvordan Europa forandrer livene våre er et annet jubileum: Erasmus-programmet. Programmet for mobilitet for studenter og unge startet for 30 år siden. Takket være Erasmus og Erasmus+ har mer en 30.000 norske studenter tilbragt et semester på et europeisk universitet siden 1992. Den totale innvirkningen er enda større, til sammen har mer enn 80.000 nordmenn deltatt i en eller annen form for utveksling gjennom Erasmus», [sa EU/EØS-minister Frank Bakke-Jensen](#) under markeringen av Erasmus-programmets 30-års jubileum 11. mai.

EUs program for utdanning, opplæring, ungdom og idrett for perioden 2014-2020, [Erasmus+](#), er verdens største utdanningsprogram. Gjennom EØS-avtalen deltar Norge i programmet på lik linje med EUs medlemsland. Erasmus+ samler EUs tidligere programmer for utdanning og ungdom, og bygger på prioriteringene i EUs strategi for vekst og sysselsetting, Europa 2020.

Ifølge stortingsmeldingen [Kultur for kvalitet i høyere utdanning](#) deltok rundt 1700 norske studenter i utvekslingsopphold gjennom Erasmus+ i 2015, mens tallet for utenlandske studenter i Norge var vel 5100. I budsjettet for 2017 vedtok regjeringen en høyere sats for utreisende Erasmus+-studenter enn for andre utvekslinger: «Bakgrunnen er nedgangen i andelen studenter som har et utvekslingsopphold i utlandet som del av sin norske utdanning, samt ubalansen i innkommende og utreisende Erasmus+-mobilitet». Norge har forpliktet seg gjennom Bologna-prosessen til at 20 prosent av studentene som fullfører en grad, skal ha hatt et studieopphold i utlandet. Av studentene som fullførte en bachelor- eller mastergrad i Norge i 2015, hadde 15 prosent vært på utvekslingsopphold: «Regjeringen mener at dette ikke er tilfredsstillende og vil at 20 prosent av dem som avlegger graden i Norge, skal ha vært på utveksling innen 2020 [...] På lengre sikt er ambisjonen at halvparten av dem som avlegger en grad i norsk høyere utdanning, skal ha et studieopphold i utlandet».

I regjeringens [arbeidsprogram for samarbeidet med EU i 2017](#), omtales Europakommisjonens midtveisevaluering av Erasmus+: «I tillegg til at norske aktører kan delta i evalueringsprosessen, vil Norge utarbeide en nasjonal rapport som skal spilles inn til Kommisjonen. Regjeringen vil benytte midtveisevalueringen til å fremme norske synspunkter på utviklingen av neste programperiode fra 2021».

Norge sendte 5. mai sin nasjonale [rapport](#) til Kommisjonen. Rapporten konkluderer med at programmet genererer betydelige fordeler og positivt samvirke innenfor og på tvers av felt og sektorer, og det anbefales at hovedstrukturen i programmet videreføres i neste programperiode. Rapporten mener likevel det finnes rom for forbedringer knyttet til fordeling av midler, administrative prosedyrer og tekniske løsninger.

Sammen med rapporten leverte regjeringen også [de første innspillene](#) til programmet som forventes å erstatte Erasmus+ fra 2021. Her bes det blant annet om mer åpenhet og bedre tilgang til informasjon tilknyttet sentraliserte initiativ: «*If the Commission accommodates National Agencies access to similar information and a similar role as for Horizon 2020, we would expect more transparency, coherence, and attractiveness of participation in Erasmus+.*».

Regjeringen skriver at Norges synspunkter er basert på dagens program, og at disse kan justeres hvis rammeverket for programmet endres betydelig, for eksempel i forbindelse med brexit. Når Storbritannia går ut av EU og EØS, kan dette påvirke Norges økonomiske bidrag til Erasmus+. Storbritannia har et høyere BNP enn gjennomsnittet i EU28 i dag. Når Storbritannia går ut av EU vil EU27s BNP i gjennomsnitt gå ned. Norges BNP relativt til EUs vil i så tilfelle dermed øke. Norges bidrag til programmet beregnes i dag på grunnlag av norsk BNP i forhold til BNP i EU, og [anslås](#) til omlag 3,3 mrd. kroner i perioden 2014-2020.

Ifølge regjeringens innledende kartlegging av [konsekvensene av brexit](#), vil retten etter EØS-avtalen til fri bevegelighet for personer mellom Norge og Storbritannia falle bort, og retten til å ta utdanning i Storbritannia på lik linje med andre EØS-borgere vil forsvinne. Dersom yrkeskvalifikasjonsdirektivet som regulerer gjensidig godkjenning av en rekke yrker frafaller, vil dette kunne få konsekvenser for nordmenn som tar utdanning i Storbritannia.

Erasmus+ støtter mobilitet blant elever, studenter, nyutdannede og ansatte ved utdannings- og opplæringsinstitusjoner, og omfatter også institusjonelt samarbeid og tiltak rettet mot å forsterke utdannings- og innovasjonssatsingen i EU. Kunnskapsdepartementet, Barne- og likestillingsdepartementet og Kulturdepartementet er ansvarlige myndigheter, mens Senter for internasjonalisering av utdanning (SIU) er nasjonalt kontor for utdannings- og sportsfeltet, og Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir) er nasjonalt kontor for ungdomsdelen av programmet. I 2015 tildelte SIU 16,4 millioner euro til aktiviteter innenfor sports- og utdanningsfeltet, mens Bufdir tildelte 2,9 millioner euro til aktiviteter innenfor ungdomsfeltet.

SIU lanserte 18. mai en [nasjonal handlingsplan](#) for norsk deltakelse i utdanningsdelen av Erasmus+. Planen er en oppfølging av Kunnskapsdepartementets [strategi](#) for utdanningssamarbeidet i Erasmus+ fra 2016, og har fire hovedmål:

- Deltakelse skal bidra til økt kvalitet i norsk utdanning og til at norsk utdanning hevder seg internasjonalt.
- Myndigheter og miljøer skal arbeide for å påvirke utformingen av programmets utlysninger og prioriteringer til det beste for norske deltakere.
- Norsk aktivitet i utdanningsdelen av Erasmus+ skal økes gjennom programperioden og sammenliknet med tidligere programperioder.
- Departementet skal aktivt sørge for at Erasmus+ skal brukes som virkemiddel i norsk politikktutvikling.

Det siste hovedmålet inkluderer blant annet arbeid mot frafall i skolen. Mulighetene for internasjonal mobilitet i fag- og yrkesopplæringen nevnes som et viktig virkemiddel for å gjøre utdanningen mer attraktiv og motivere flere til å fullføre.

EUs neste rammeprogram for forskning og innovasjon

EUs forskningsprogram for inneværende periode, Horisont 2020 (eller FP8), avsluttes 31. Desember 2020. Det samlede norske bidraget for denne perioden (2014-2020) er anslått til mellom 17 og 18 mrd. kroner. Det er regjeringens mål å ha en retur på 2 %. I følge en foreløpig [evaluering av Horisont 2020 \(FP8\) av Forskningsrådet i januar 2017](#) var returen så langt på 1.87 %, opp fra 1.6 % i forhenværende periode (FP7, 2007-2013). 30 % av midlene under Horisont 2020 var da delt ut, hvorav 536 innstilte prosjekter hadde norske deltakere, med en retur så langt tilsvarende 3,1 mrd. kroner.

Kommisjonen presenterte 29. mai en [interim-evaluering av Horisont 2020](#). Den viser at antall søknader har gått opp sammenlignet med forrige programperiode, fra 20 000 til 30 000 per år, hvorav 1/3 er nye prosjektpartnere. Utsetting av noe av driften til eksterne tilsyn har økt

effektiviteten og holdt administrative utgifter under 5 % av budsjettet. Det har også blitt raskere for innstilte prosjekter å få tilgang til midler. Et viktig pluss er merverdien av programdeltakelse. 83 % av nasjonale forskningsprosjekt ville ikke vært utviklet uten Horisont 2020. Samtidig viser Kommisjonen til en del utfordringer, som for stor konsentrasjon av midler, relativ lav deltakelse fra partnere utenfor EU/EØS, og liten evne til å nå ut til nye/unge, rask-voksende bedrifter.

Kommisjonen har startet arbeidet med å forberede det neste rammeprogrammet for forskning og innovasjon - Framework Programme 9 (FP9) - som skal gjelde for perioden 2021-2027. Kommisjonen vil trolig presentere sitt forslag tidlig i 2018. Deretter vil det ta mellom 18 til 24 måneder for programmet å behandles og vedtas av Europaparlamentet og Rådet.

I [Europautvalget 1. februar 2017](#) sa statsråd Bakke-Jensen at Kunnskapsdepartementet hadde laget et utkast til norsk innspill til utvikling av det neste rammeprogrammet i EU. [Innspillet ble ferdigstilt og oversendt EU 7. mars](#). Regjeringen forslår her blant annet at det neste rammeprogrammet bør knyttes tettere opp mot omstilling og behovet for et grønt skifte. Det understrekes at programmet må ha et globalt perspektiv og bidra aktivt til oppfyllelse av globale klimamål (Paris-avtalen) og FNs bærekraftsmål. Regjeringen fremmer fem overordnede prinsipper for arbeidet fremover: «*excellence, impact, openness, simplicity and a clear emphasis on European Added Value*».

Mens dette første innspillet dreide seg om Norges overordnede prioriteringer, har regjeringen varslet et nytt innspill ila. sommeren om innholdsmessige prioriteringer, instrumenter og partnerskap.

I følge [Forskningsrådet](#) vil havforskning/blå vekst og fornybar energi være åpenbare norske prioriteringer i et nytt innspill. Han peker også på at Norge har mye å bidra med innen geologi, maritim teknologi, klimaforskning og klinisk medisin. I en tid preget av geopolitiske spenninger og marginalisering og sviktende tillit til demokratiske institusjoner, understrekes også sterke norske fagmiljøer innenfor samfunnsvitenskap og humaniora.

Da Robert-Jan Smits, EUs generaldirektør for forskning og innovasjon, besøkte Norge i april 2017 [roste han det første norske innspillet](#) til FP9 og poengterte i følge Forskningsrådet at Norges ønske om vektlegging av det grønne skiftet, deles av Kommisjonen. Koblingen til oppfølging av klimaavtalen (COP 21) og FNs bærekraftsmål skal ha vært spesielt viktig. Smits skal også ha luftet ideen om bærekraftsmålene skal være styrende for hovedprioriteringene i FP9.

I følge Forskningsrådet pekte Smits under besøket i Norge samtidig på at det politiske og økonomiske klimaet i EU kan bli en utfordring for FP9. EUs budsjetter er satt under lupen av medlemslandene og brexit vil kunne medføre at EUs budsjett krymper med 15-20 prosent. Det er ikke lenger selvsagt at den jevne, sterke veksten i EUs budsjetter til forskning og innovasjon vil fortsette. Forskningsrådet skriver at i følge Smiths er det trolig ikke rom for både å styrke innsatsen for å bygge Det europeiske forskningsområdet (ERA) og øke den direkte støtten til forsknings- og innovasjonsprosjekter, slik Norge har foreslått i det første innspillet.

Storbritannia har et høyere BNP enn gjennomsnittet i EU28 i dag. Når Storbritannia går ut av EU vil EU27s BNP i gjennomsnitt gå ned. Norges BNP relativt til EUs vil dermed øke. Dette kan påvirke den norske kontingenten for programdeltakelse siden [den beregnes med utgangspunkt i vårt BNP relativt til EUs](#).

I en [innledende kartlegging](#) av konsekvensene av brexit for Norge på ulike områder, skriver regjeringen at britiske universiteter og forskningsmiljøer er attraktive samarbeidspartnere for norske aktører. Storbritannia er i dag en av de to klart største deltakerne i rammeprogrammet for forskning. Det er derfor av stor betydning for Norge hvorvidt og hvordan Storbritannia vil

være tilknyttet forsknings- og innovasjonssamarbeidet i EU post-brexite. Regjeringen skriver at Norge ønsker å kunne videreføre et tett forskningssamarbeid med Storbritannia.

Rektorene ved Norges åtte universiteter sendte i januar 2017 [fem råd til Kommisjonen](#):

- *Europe will benefit if Excellent Science continues to be a cornerstone of Horizon 2020 and future framework programmes*
- *Europe will benefit from a better balance between basic research and innovation*
- *Europe will benefit from sufficient and sustainable funding levels of collaborative science*
- *Europe will benefit from a better integration of the social sciences and humanities disciplines in Societal Challenges*
- *Europe will benefit from more international collaboration with the best researchers in the world*

I Europautvalget 1. februar kommenterte representanten Marianne Aasen (A) at «konflikten [når man utvikler det nye rammeprogrammet] nok vil handle litt om det er de store universitetene, den frie forskningen, grunnforskning, «science», «excellent science» som skal vektlegges, eller om man skal tenke mer innovasjon, bedrifter, den type forskning – understøtte der». Hun etterspurte regjeringens vektlegging knyttet til akkurat dette. Statsråd Bakke-Jensen henviste til innspillet som da fremdeles var under utarbeidelse av Kunnskapsdepartementet, men sa et «hovedinnspill fra Norge vil være at også neste rammeprogram bør dekke forskning og innovasjon». Han la til at «akkurat når det gjelder prioritering og vektlegging, må jeg få lov til å komme tilbake, ta en konsultasjon med kunnskapsministeren og så komme tilbake og spesifisere det mer, hvis det er ønskelig».

Den svenske regjeringen har gitt det svenske Vetenskapsrådet och Vinnova i oppdrag å analysere hva brexit vil innebære for svensk og europeisk innovasjons- og forsvarssamarbeid med Storbritannia. I den nylig publiserte [rapporten](#) slås det fast at Storbritannia er i «särklass största nettobidragsvinnaren» fra forskningssamarbeidet i EU. Når det gjelder konsekvensene for Sverige står det blant annet: «Utträdet av Storbritannien kommer att innebära att Sverige, i EU, förlorar stödet av ett av de mest likasinnade länderna när det gäller forskning och innovation, vilket riskerar att försvaga Sveriges position i förhandlingen om kommande ramprogram. Risken för en lägre budget för nästa ramprogram och en inriktning som inte passar Sverige lika bra som tidigare kan innebära mindre intresse för svenska aktörer att delta i ramprogrammet. Riskerna får anses minska om Storbritannien blir associerat och därmed får observatörsroll i programkommittéer och i ERA-grupper. Huruvida Storbritannien kommer vilja och kommer kunna få till ett associeringsavtal med EU är en öppen fråga. Här finns en möjlighet för Sverige att agera för att driva mot det ena eller andra scenariot».

Kommisjonen har igangsatt tre prosesser for å bygge et godt fundament for FP9 (2021-2027):

- Høring om resultatene av Horisont 2020, hvor Norge så langt har gitt ett overordnet innspill, og er ventet å komme med ett til.
- Framsynsstudien BOHEMIAN.
- Utvikling av modeller for å beregne den økonomiske effekten av forskning og utvikling (FoU) og medlemslandenes konkurransekraft.

Les mer om disse prosessene i [informasjonspakken til Europautvalget 1. februar](#).

Statsråd Bakke-Jensen vil redegjøre for:

EØS-rådsmøtet

Det øverste politiske organet i EØS-samarbeidet, EØS-rådet, møttes i Brussel 16. mai. Fra norsk side stilte europaminister Frank Bakke-Jensen, fra Island og Liechtenstein utenriksministrene Guðlaugur Þór Þórðarson og Aurelia Frick. Møtet ble ledet av Louis Grech, Maltas visestatsminister og europaminister, på vegne av EUs formannskap. EUs utenriktjeneste (EEAS) og Europakommisjonen deltok også. [Konklusjonene](#) fra møtet viser at ministrene, utover de vanlige EØS-sakene, også holdt en politisk dialog om brexit og Arktis, og en orienteringsdebatt om klimapolitikk.

Brexit

Som en del av den politiske dialogen på brexit møtte ministrene med EUs sjefsforhandler Michel Barnier. I konklusjonene sier ministrene at det er avgjørende å ivareta EØS-avtalens integritet, og sikre et velfungerende, homogent indre marked i forbindelse med brexit-forhandlingene. Siden brexit også vil påvirke EØS-avtalen oppfordrer de til tett dialog og kontinuerlig utveksling av informasjon mellom EU og EØS EFTA under hele forhandlingsperioden. De mener en slik dialog også vil være viktig mht. de *fremtidige* relasjonene mellom EU og Storbritannia.

Den [islandske ministeren](#) uttalte i forbindelse med møtet at EU-siden hadde vært tydelig på at EØS EFTA-landene ikke bare skulle informeres, men også *konsulteres* om de brexit-forhandlingene.

Til politico.eu skal statsråd Bakke-Jensen i etterkant av møtet ha uttalt at EFTA skal være åpen for å vurdere et britisk medlemskap i organisasjonen om dette skulle bli aktuelt, også som en mulig overgangsordning: *“We have decided to have an open approach to the question if it comes. So, if it should be a wish for the U.K. we would have to consider them”*. Også Liechtensteins utenriksminister sa britisk medlemskap *“was open to discussion”*.

Brexit kan også bli tema når statsminister Solberg besøker Brussel uke 23.

[Se mer bakgrunn om brexit i egen tekst lenger ned.](#)

Klimapolitikk

I orienteringsdebatten under EØS-rådsmøtet sto *“joint fulfilment of the Paris Agreement and related GHG emissions reductions targets for 2030”* på agendaen. Dette er kun dekket i én paragraf i konklusjonene (se paragraf 6). Her går ministrene ikke inn på de konkrete spørsmålene ved de planlagte forhandlingene mellom Norge (og Island) og EU om felles oppfyllelse av Paris-forpliktelsene, slik som om avtalen skal inkluderes i protokoll 31 (samarbeid utenfor de fire friheter) eller i et av vedleggene til EØS-avtalen, og hvem som eventuelt skal ha ansvaret for å overvåke norske (og islandske) forpliktelser (ESA, Kommisjonen, nasjonale myndigheter?). Forhandlingene med EU om en felles oppfyllelse av klimaforpliktelsene er forventet å starte så fort EU har vedtatt sine egne forpliktelser internt (mest sannsynlig i begynnelsen av 2018).

Etterslep i innlemmelse av rettsakter i EØS-avtalen

Det har de siste årene vært mye fokus på det såkalte etterslepet («backlog»), eller forsinket innlemmelse i EØS-avtalen av rettsakter som allerede er trådt i kraft i EU. Utenriktjenesten i EU har vært særlig kritisk til forsinkelsene og ment disse kan true homogeniteten i det indre marked (et grunnprinsipp i EØS).

EFTA-landene, med Norge i spissen, innførte i oktober 2014 nye rutiner for å redusere etterslepet. Til tross for dette er forsinkelsene fremdeles store. Etterslepet økte med 20 % fra mai

til november 2016 (fra 432 til 517 rettsakter), men gikk noe ned fra november 2016 til mai 2017 (fra 517 til 501 rettsakter). I konklusjonene fra EØS-rådet 16. mai påpeker ministrene at etterslepet fremdeles er for høyt og etterspør *“continued work in order to significantly and durably reduce the current backlog and thereby continue to ensure legal certainty and homogeneity in the EEA”*.

Siden finanstillsynssaken nå er løst, hvor det ligger et etterslep på mer enn 200 rettsakter, og den tredje energimarkedspakken er tatt inn i EØS-avtalen, er det håp om at det totale etterslepet etter hvert vil reduseres. Samtidig avhenger dette av rask behandling av til dels store og tunge lovsakene som ligger på vent på finans- og energiområdet.

Utestående rettsakter

I konklusjonene 16. mai ønsker EØS-rådet velkommen at tredje energimarkedspakke, økologiregelverket og pediatriforordningen nå er tatt inn i EØS-avtalen. Samtidig uthever ministrene fremdeles utestående rettsakter og understreker det **tredje postdirektivet** spesielt. Dette er fremdeles utestående på Island.

EØS-rådet nevnte i konklusjonene denne gangen *ikke offshoredirektivet* eller **havstrategidirektivet**. EU har så langt ansett direktivene som EØS-relevante og dermed ment at de bør tas inn i EØS-avtalen. Norske myndigheter har vist til at direktivene ligger utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde og derfor ment at de ikke bør tas inn i EØS-avtalen. Det argumenteres også for at sikkerheten ved oljeboring til havs best ivaretas på nasjonalt nivå. Lignende argumentasjon blir brukt av Norge i forbindelse med direktivet om offshore helikoptertransport. Regjeringen mener dette ikke er EØS-relevant og derfor ikke skal tas inn i EØS-avtalen - [se egen sak lenger ned](#).

EØS-rådet ønsket 16. mai 2017 artikkel den nye 19-avtalen mellom Norge og EU velkommen, men som i foregående EØS-rådsmøter noterte ministrene seg suspenderingen av forhandlingene mellom Norge og EU på **geografisk opprinnelsesmerking**. Allerede under [EØS-rådet i mai 2016](#) ble det fra EU klaget på mangel på fremdrift i disse forhandlingene. Representanten for EUs utenrikstjeneste gikk den gang langt i å beskyldte Norge for ensidig å ha suspendert forhandlingene. I et intervju med Nationen i Brussel i mai 2016 forklarte daværende statsråd Vik Aspaker suspenderingen med «stor ubalanse mellom partene i og med at EU har over 1000 beskyttede geografiske merkenavn, medan Norge berre har ei lita handfull». Norge startet forhandlinger med EU om geografiske indikatorer i 2013. Forhandlingene var ment å beskytte 23 norske betegnelser, som for eksempel Lofotlam, Hardangermoreller, Festsodd fra Trøndelag og Ringerikspotet. Dette var [en oppfølging av artikkel 19-avtalen med EU fra 2010](#) som ble iverksatt 1. januar 2012. Fra EUs side forhandlet man om 1000 matvarer med geografisk beskyttede betegnelser.

Brexit

EU's retningslinjer for brexit-forhandlingene

EU vedtok sine retningslinjer for brexit-forhandlingene på et toppmøte i Brussel 29. april. Et mer detaljert forhandlingsmandat ble vedtatt 22. mai. Etter dette har Europakommisjonen publisert to arbeidsdokumenter; ett om finansielle forpliktelser ([«Essential Principles on Financial Settlement»](#)) og ett om borgeres rettigheter ([«Essential Principles on Citizens' Rights»](#)). Begge ble denne uken diskutert av arbeidsgruppen i Rådet som er dedikert til artikkel 50-forhandlingene. Flere arbeidsdokumenter kan forventes med forslag til detaljerte posisjoner fra EU27 på ulike områder. Alt dette leder opp til de formelle forhandlingene som er forventet å starte i Brussel 19. juni, bare 11 dager etter valget i Storbritannia.

Så langt har Europakommisjonen i sine arbeidsdokumenter foreslått omfattende finansielle forpliktelser for Storbritannia, knyttet både til inneværende budsjett (2014-2020), deltakelse i

ulike EU-institusjoner, EU-tilsyn og andre institusjoner under EU-traktatene, samt utgifter knyttet til spesifikke prosjekt og fond på ulike EU-politikkområder. Listen som gis er lang. EU mener forpliktelsene skal beregnes som en fast prosentandel av EUs overordnede forpliktelser ved det tidspunktet Storbritannia går ut av EU, på basis av en metodologi som må utarbeides i første del av artikkel 50-forhandlingene. Konkrete utgifter knyttet til ansatte i EU-institusjonene og britiske lærere ved europaskolene i Brussel blir også en del av disse forhandlingene. Dette er jo forhandlinger mellom EU og Storbritannia som ikke har direkte relevans for Norge eller EØS EFTA. Samtidig kan det kanskje ikke utelukkes at beregninger for finansielle bidrag for Storbritannia også kan bli brukt som basis for nye beregninger av ulike bidrag for andre partnerland i fremtiden. Det kan derfor være interessant å følge med på de metodene som fremforhandles.

Kommisjonen går i arbeidsdokumentet om borgeres rettigheter i detalj på hvilke rettigheter som skal gis EU27-borgere i Storbritannia og britiske borgere i EU ved brexit, inkludert grunnleggende prinsipper, oversikt over hvilke personer som er omfattet, hvilke rettigheter disse skal ha, og hvilken rolle EU-domstolen skal få, eventuelt også post-brexit. Dette kan bli toneangivende også for hvordan EØS EFTA-borgere skal behandles i Storbritannia og britiske borgere i EØS EFTA-landene.

Alt dette møter motstand hos mange brexit-tilhengere i Storbritannia. Dette gjelder ikke minst en mulig rolle for EU-domstolen etter at Storbritannia har gått ut av EU. Også statsministeren gjentok under et intervju 30. mai at hun heller forlater forhandlingsbordet uten en avtale enn å gå med på en dårlig avtale.

Hovedinntrykket så langt er at EU27 står overraskende samlet i sine prioriteringer for forhandlingene, en enighet som også understrekes som meget viktig i retningslinjene. Det gjenstår å se om denne vil vedvare når forhandlingene faktisk kommer i gang. Foreløpig ser det ut til å være stor enighet om å sikre en ordnet uttredd, hvor spørsmål om nettopp budsjettforpliktelser og borgeres rettigheter står sentralt. Det er også enighet om en trinnvis forhandlingsprosess, hvor skilsmissen må komme før forhandlinger om ny avtale.

På det siste punktet har Storbritannia kontinuerlig argumentert for det motsatte, at både skilsmisse og nye forhandlinger kan gjøres parallelt og ferdigstilles innen to år. EU mener allikevel at det fremtidige forholdet kun kan diskuteres i andre fase av skilsmisseforhandlingene (eller artikkel 50-forhandlingene). EU mener reelle forhandlinger om en ny avtale kun kan ferdigstilles når Storbritannia er ute av EU (og altså er et tredjeland). Derfor åpnes det også for overgangsordninger i perioden mellom disse. Det har kommet opp om EØS kan fungere som en midlertidig løsning – les mer i [informasjonspakken til EU/EØS-debatten 25. april](#).

Åpenhet rundt forhandlingene

Rådet i EU vedtok 22. mai også [veiledende prinsipper om åpenhet \(«transparency»\) i brexit-forhandlingene](#). Disse gjenspeiler de prinsippene som nå gjelder for EUs forhandlinger om nye handelsavtaler (bl.a. CETA, TTIP, TiSA).

Innledningsvis påpekes det at åpenhet er et av kriteriene for å lykkes med brexit-forhandlingene. Dette står i sterk kontrast til statsminister Mays ønske om *ikke* å gi fortløpende kommentarer («a running commentary») til forhandlingene. Utover det mer prinsipielle ønsket om mer åpenhet, mener [The Guardian](#) at EU-dokumentet også kan ses som en del av EUs forhandlingstaktikk. EU frykter at den britiske regjeringen ennå ikke har tatt inn over seg omfanget av, kompleksiteten, og utfordringene rundt brexit. Man skal derfor med denne åpenhetslinje ønske å tydeliggjøre overfor Storbritannia hva de har i vente i forhandlingene. De to arbeidsdokumentene som er nevnt lenger opp på finansielle bidrag og borgerrettigheter er konkrete eksempler på den åpenheten EU vil vise, med forslag til posisjoner før en forhandlingsrunde. Disse viser også hvor omfattende og ikke minst hvor langdryge forhandlingene kan bli.

De veiledende prinsippene tar sikte på å sikre en jevn strøm av offentlig tilgjengelige opplysninger, samtidig som det skapes rom for å utforme EU-holdninger og forhandle med Storbritannia. Involvering av Europaparlamentet og nasjonale parlament nevnes som spesielt viktig. Dette igjen i kontrast til den britiske regjeringen som har prøvd å begrense involveringen av eget parlament. På et møte for nasjonale parlament i EU på Malta 29. mai, hvor også Stortinget deltok, gjentok EUs forhandlingsleder Michel Barnier at han vil legge vekt på tett kontakt med de nasjonale parlamentene framover.

Viktig for EØS EFTA-landene er at EU i de nye retningslinjene nedsetter et prinsipp om at «Tredjelandspartnere (spesielt EØS) og internasjonale organisasjoner vil bli oppdatert etter behov av EU-forhandleren om fremdriften i forhandlinger med Storbritannia». Dette gjenspeiler de løftene EU-siden allerede har gitt EØS EFTA-landene om tett dialog gjennom hele forhandlingsperioden, jf. den politiske dialogen under EØS-rådet 16. mai ([se egen sak lenger opp](#)).

Europaparlamentets posisjon

Europaparlamentet vedtok 5. april sin [innstilling til retningslinjene](#). Resolusjonen var i stor grad i overenstemmelse med utkastet til EU27s retningslinjer, men med noen absolutte krav. Dette inkluderte at en overgangsordning ikke skal være for langvarig (helst bare 3 år). For Parlamentet var et sentralt punkt å sikre rettferdig og lik behandling for EU-borgere i Storbritannia og britiske borgere i EU. Parlamentet la også vekt på behovet for innsyn i forhandlingene og at Parlamentet må være involvert i disse. Resolusjonen understreket videre at Storbritannia har fulle rettigheter og plikter frem til de går ut av EU. Siden Europaparlamentet må godta en endelig skilsmisseavtale, er denne resolusjonen viktig.

Siste utvikling i Norge

I redegjørelsen til Stortinget 18. april sa statsråd Bakke-Jensen at «Norge er, på grunn av sin tette integrasjon i EUs indre marked, ikke en ordinær tredjepart i utmeldingsforhandlingene [mellom EU og Storbritannia].» Han mente derfor at det er viktig at de løsninger som fremforhandles også passer inn i en EØS-sammenheng der det er relevant: «Norge ønsker muligheten til å bli inkludert i felles løsninger, både permanente og overgangsordninger, mellom EU og Storbritannia, på områder som berører det indre marked».

Regjeringen skrev i en [innledende kartlegging 6. mars](#) at økonomiske forpliktelser, grensespørsmål, og EU-borgeres opparbeidede rettigheter vil stå mest sentralt i skilsmisseforhandlingene mellom EU og Storbritannia.

Av disse vil nettopp borgeres rettigheter være viktig for Norge siden disse ofte vil gjelde i EØS-sammenheng også, for norske borgere i Storbritannia og briter i Norge. Uten en ny avtale eller overgangsordninger på plass, vil EØS-regler for trygdekoordinering ikke lenger gjelde mellom Norge og Storbritannia. Retten til å ta utdanning i Storbritannia på lik linje med andre EØS-borgere vil forsvinne. Dersom yrkeskvalifikasjonsdirektivet som regulerer gjensidig godkjenning av en rekke yrker faller bort, vil dette kunne få konsekvenser for nordmenn som tar utdanning i Storbritannia, og for rekruttering av britisk personell i Norge. Også pasientrettigheter og forbrukerrettigheter kan bortfalle når EØS-avtalen ikke lenger blir gjeldende for relasjonene mellom Norge og Storbritannia.

Det bor ca. 20 000 nordmenn i Storbritannia, og nærmere 15 000 briter i Norge. Statsråd Bakke-Jensen sa i EU/EØS-debatten i Stortinget 25. april at regjeringens ambisjon er at borgere bør ha samme rettigheter post-brexite som de har i dag, men at regjeringen ikke kan gjøre noe for norske borgere i Storbritannia eller britiske borgere i Norge før EU og Storbritannia har blitt enige om en avtale seg i mellom.

I sin [innledende kartlegging](#) beskrev regjeringen også mulige konsekvenser av brexit for Norge på andre politikkområder, som sikkerhet, finansielle tjenester, energi, justis, fiskeri, klima og miljø, samferdsel, og forskning.

Regjeringen presenterte i november 2016 også en [handelspolitisk analyse](#) av forholdet til Storbritannia etter brexit. Kort oppsummert sier den at en bilateral avtale med Storbritannia må gi minst like god markedsadgang som EØS-avtalen. Utover dette vil det være ønskelig å forhandle om bedre markedsadgang for fisk enn det som er tilfelle innen EØS i dag. Det er åpent om Norge vil forhandle en bilateral avtale med Storbritannia alene eller sammen med EFTA-landene.

Brexit og konsekvenser på fiskeriområdet var tema på forrige europautvalgsmøte. Se [referatet](#) fra det møtet (3. mai) og [informasjonspakken](#) fra Stortingets administrasjon.

EØS-midlene

EU og EØS/EFTA-landene undertegnet i mai 2016 avtale om en ny periode for EØS-midlene (2014-2021). Formålet er som tidligere å redusere sosiale og økonomiske ulikheter i Europa. Norge skal bidra med om lag 2,8 milliarder euro i de nye EØS-midlene. Dette utgjør 97,7 % av bidraget, mens Island dekker 1,6 % og Liechtenstein 0,7 %. I den nye perioden blir særlig tre satsingsområder viktige for Norge: 1) Innovasjon, forskning, utdanning og konkurransekraft; 2) miljø, energi og klima; og 3) justis- og innenrikssaker.

For den nye perioden (2014-2021) er samarbeidsavtaler ferdigstilt med seks mottakerland: Romania (det nest største mottakerlandet), Slovakia, Bulgaria, Malta, Estland, og Portugal. De to siste (Estland og Portugal) er nye siden siste europautvalgsmøte.

Regjeringen har som mål å slutføre forhandlingene med de øvrige mottakerlandene i løpet av året. I tillegg til de tre prioriteringsområdene nevnt ovenfor, har regjeringen også understreket viktigheten av å styrke sivilsamfunnet, forsvare ytringsfriheten og beskytte menneskerettighetsforkjempere og andre utsatte grupper. I flere EØS-land er disse verdiene nå under sterkt økende press, som i Polen og Ungarn.

Polen er største mottaker av EØS-midlene med i overkant av 809 millioner euro for perioden 2014-2021. Forhandlingene med den polske regjeringen om en rammeavtale for bruk av disse midlene skal nå være fastlåst. Grunnen er at [Polen vil ha politisk kontroll](#) med den delen av midlene som skal gå til sivilsamfunnet. Polen ønsker at tildelingen skal forvaltes av et nytt nasjonalt senter for utvikling av sivilsamfunnet, som skal legges direkte under statsministeren. Norges utgangspunkt er at midlene skal forvaltes av en operatør som er uavhengig av polske myndigheter. [Norge stoppet våren 2014 utbetalinger av EØS-midler til Ungarn](#) fordi landet ensidig hadde endret organiseringen av forvaltningen av midlene på en måte som brøt med regelverket og inngåtte avtaler.

Europarådets Venezia-kommisjon kom med en [uttalelse 14. oktober i fjor](#) hvor de fortsatt er kritiske til den polske regjeringens nye lov om forfatningsdomstolen. Norsk medlem av kommisjonen, professor Eirik Holmøyvik, har tidligere bedt om at den norske regjeringen [bruker tildelingen av EØS-midlene til å legge press på Polen](#).

I følge euractiv.com og Reuters skal Tyskland i debatten om en reform av utjevningspolitikken i EU ha foreslått å [knytte tildeling av midler nettopp til etterlevelse av rettsstatsprinsipper](#). Sveriges finansminister, Magdalena Andersson, har til Reuters uttalt at [tildeling av midler bør knyttes opp til viljen til å ta i mot asylsøkere](#): "It's unreasonable that countries which have not fulfilled (EU) decisions ... about migration, still receive large contributions from EU's structural funds."

Europakommisjonen innledet [granskning av Polen](#) i januar 2016 på grunn av regjeringens styrking av kontrollen med forfatningsdomstolen og det statlige radio- og fjernsynsselskapet. Resultatet av granskningen ble presentert i juli samme år, hvor Kommisjonen opprettholdt sin bekymring for rettsikkerheten i landet, og kom med de første [konkrete anbefalingene](#) til polske myndigheter. I utfyllende [anbefalinger utstedt 21. desember](#) mente Kommisjonen det fortsatt er en systemisk trussel mot den polske rettsstaten, og ga Polen en frist på to måneder til å tilbakekalle udemokratiske reformer av rettssystemet, et krav den [polske regjeringen avviste](#) 20. februar. På [rådsmøtet for generelle saker 16. mai](#), informerte Kommisjonen om dialogen med Polen og EUs ministre la vekt på fortsatt dialog. [EUObserver](#) skriver at Polen dermed unngikk sanksjoner i denne omgang. [Europaparlamentet vedtok 16. mai en resolusjon](#) som tar til orde for å iverksette en prosess mot Ungarn som følge av den negative utviklingen av rettsstatsprinsippene i landet. Den såkalte artikkel 7-prosedyren kan i ytterste konsekvens føre til at et medlemsland fratras stemmeretten i Rådet. Ved avstemningen var EPP (som bl.a. omfatter det ungarske regjeringspartiet) delt i to, der halvparten stemte mot forslaget om en slik prosess. [Samtidig ga Kommisjonen Polen og Ungarn frist til juni](#) med å ta sin del av flyktningene som skal relokaliseres internt i EU.

Hvis Kommisjonen mener Polens oppfølging av anbefalingene ikke er tilfredsstillende, kan for første gang Lisboatraktatens artikkel 7 bli tatt i bruk, også omtalt som «atombomben», som innebærer at Polen mister stemmeretten i Rådet, forutsatt et enstemmig vedtak. Ungarn og Polen har en gjensidig avtale om å støtte hverandre hvis en slik situasjon skulle oppstå, og lammer dermed i praksis denne sanksjonsmuligheten.

EØS-midlene i Europaparlamentet

Utenrikshandelskomiteen (INTA) i Europaparlamentet ga 21. mars sin tilslutning til avtalene mellom EU og Norge om de nye EØS-midlene, og fiskeriprotokollene som er forhandlet med Norge og Island. Utkastet til innstilling kom alt i juni 2016. Innstillingen ble drøftet 17. mai og vedtatt i plenum 18. mai.

Grunnen til at behandlingen i INTA tok så lang tid (nesten et år) var forbehold komiteen hadde til selve forhandlingsprosessen: Både mangel på involvering av Europaparlamentet mer generelt, og kritikk av at avtalene ble gjort midlertidig gjeldende uten at Europaparlamentet ble konsultert (slik Lisboatraktatene krever). Mange av medlemmene kritiserte også Kommisjonen for ikke å ha koblet forhandlingene om EØS-midlene og fisk med landbruk (artikkel 19-forhandlingene) og snøkrabbe. INTA sendte 24. mars et [spørsmål for skriftlig svar](#) til Kommisjonen knyttet til forhandlingene på landbruksområdet. Svaret og en debatt om dette ble slått sammen med debatten om EØS-midlene 17. mai. I debatten kom det kritikk mot det norske tollvernet og økningen av tollsatsene for visse typer kjøtt og ost i 2012 fra en rekke medlemmer av Europaparlamentet. Kommisjonen viste til den nylig paraferte artikkel 19-avtalen med Norge, og sa samtidig at den vil fortsette å arbeide for bedret markedsadgang framover.

Aktuelle saker på justisområdet

Migrasjon og asyl

Siste tall for Middelhavet

Tall fra [FNs høykommissær for flyktninger](#) viser at det i år har kommet vel 70 000 flyktninger sjøveien til Hellas, Italia og Spania per 30. mai. Over 60 000 av disse er kommet til Italia og tallet på flyktninger som kommer denne såkalte sentrale Middelhavsrueten øker. De største opprinnelseslandene er Nigeria (5253 personer) og Bangladesh (4 645), Guinea (4 184) og Elfenbenskysten (3 920). 1 739 personer har druknet eller er meldt savnet i Middelhavet så langt i år (per 29. mai). [UDI forventer at det kommer 7000 asylsøker til Norge](#) i 2017. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til prognosen, og i følge UDI spiller Tyrkia en nøkkelrolle.

Retursamarbeid med tredjeland

[Kommisjonen la i mars fram en fornyet handlingsplan for tilbakesending](#) med flere henstillinger til medlemslandene om hvordan returprosedyrene kan gjøres mer effektive. EU-landene oppfordres til å benytte seg av muligheten til å internere asylsøkere som skal returneres. I handlingsplanen vises det til at [kun 36 prosent av de avviste asylsøkerne ble returnert](#) i 2015. Dersom man ser bort fra retur til Balkan ble 27 prosent returnert. Kommisjonen varsler at de vil fortsette å overvåke EU-landenes gjennomføring av returdirektivet, og vurdere den administrative praksisen gjennom regelmessige Schengen-evalueringer. [En revisjon av returdirektivet kan være en mulig løsning.](#)

Kommisjonen har også foreslått en forordning om europeiske reisedokument for tredjelandsborgere. I [regjeringens Schengennotat](#) vises det til at retur av tredjelandsborgere vanskelig gjøres av at disse i mange tilfeller mangler reisedokumenter fra landet de er statsborger av. I mange tilfeller er det heller ikke mulig å fremskaffe et slikt reisedokument, eller vedkommende ønsker ikke å bidra til dette. Forslaget innebærer bare en harmonisering av format og tekniske spesifikasjoner for et europeisk reisedokument til bruk ved retur. Det medfører ikke et pålegg for landene om faktisk å benytte reisedokumentet ved retur, men forslaget fortale gir en klar henstilling til medlemslandene om å innta reisedokumentet i bilaterale returavtaler og annet retursamarbeid.

EU har søkt å styrke samarbeidet med land i Afrika både for å redusere strømmen av økonomiske flyktninger og for å legge til rette for retur av de som ikke har et beskyttelsesbehov i Europa. Dette var tema for [toppmøtet mellom afrikanske og europeiske ledere på Malta i november 2016](#). EU ønsker både å bidra til stabilitet og utvikling i afrikanske land og legge til rette for ruter for lovlig migrasjon. EU ønsker også i større grad å hjelpe personer med beskyttelsesbehov i nærområdene i deres opprinnelsesland, framfor at de tar seg til Europa på en irregulær og risikofylt måte. [I Europautvalget 1. februar i år sa statsråd Per-Willy Amundsen](#) at regjeringen støtter dette, men at det er nødvendig med en grundig vurdering før man kan stille seg bak konkrete initiativ.

I tillegg til bilaterale avtaler som de enkelte medlemsland inngår, har EU [inngått returavtaler med en rekke land](#). Dette gjelder i første rekke land på Balkan og asiatiske land. Det har vært vanskeligere å få til avtaler med land i Afrika der det i følge oversikten fra Kommisjonen bare er inngått en avtale med Kapp Verde. Det medfører at det ikke er returavtaler med en rekke land i Afrika som er opprinnelsesland for en stor andel av migrantene. Direktør i European Stability Initiative uttalte til [The Guardian 2. april i år](#) at det er *“critical to ensure that Nigeria, Senegal and other countries ... agreed to take back their nationals who do not qualify for protection.”* The Guardian vises til at mange afrikanske land er motvillige til å begrense migrasjon til Europa på grunn av pengene som migrantene sender hjem. Nye avtaler vil trolig derfor bare gjelde dem som kommer etter at avtalen inngås og dermed ikke påvirke dagens pengestrømmer.

På møtet i Europautvalget 1. februar i år sa Per-Willy Amundsen at «Regjeringen har prioritert arbeidet med retur av personer uten lovlig opphold, og det er gledelig å se at flere viktige land i Europa, bl.a. Tyskland, tar denne oppgaven på alvor og prioriterer dette viktige arbeidet.»

[Kommisjonen foreslo i 2015 en forordning](#) for å etablere en felles liste over trygge returland, i først rekke land på Balkan. Det har vært avholdt flere forhandlingsmøter mellom Rådet og Parlamentet, men det skal fortsatt være uenighet bl.a. om hvilke land som skal med på listen og hvordan migranternes grunnleggende rettigheter skal sikres.

Visumpolitikk som virkemiddel

I Europautvalget 2. februar i år uttalte statsråd Amundsen «at for å få til et samarbeid med land i Europas naboskap i sør og øst med sikte på å redusere presset mot våre yttergrenser, kan vi forvente krav om at europeiske land åpner mer opp for legal migrasjon. Tyrkia har som kjent

krevd visumfrihet for sine borgere. Land i Nord-Afrika kan tenkes å kreve det samme dersom de bidrar til å stoppe den irregulære migrasjonen over Middelhavet. Her må vi være på vakt. Vi må ikke sette oss i en situasjon der reduksjoner i én migrasjonsstrøm bare erstattes med en annen.»

Både i forhandlinger med Ukraina og Tyrkia har spørsmålet om visumliberalisering vært sentralt. Mens Ukraina har fått innvilget visumfrihet, har EU stilt en rekke krav til Tyrkia for å gi dette. Tyrkia har på sin side truet med å si opp flyktningeavtalen med EU dersom landet ikke får visumfrihet.

[EU vedtok i februar en revisjon](#) av den tidligere mekanismen for suspensjon på visumfeltet. Mekanismen kan brukes dersom det er en sterk økning i tallet på asylsøkere eller på personer med ulovlig opphold fra land som har fått visumfrihet. Amundsen støttet i februar en styrking av suspensjonsmekanismen og viste til at den reviderte mekanismen var forventet å tre i kraft i løpet av april.

[Europakommisjonen la 16. november 2016 fram et forslag](#) om å opprette et EU-system for reiseopplysninger og reisetillatelser (ETIAS) for å styrke kontrollen av visumfrie reisende. Systemet er ment å føre til en mer effektiv forvaltning av EUs yttergrenser, forbedre den indre sikkerheten, samt gjøre lovlige grensekryssinger til Schengen-området lettere. Systemet er laget etter mal fra det amerikanske ESTA-systemet.

Det nye system skal sikkerhetssjekke reisende fra de ca. 60 landene som er fritatt for visumkrav. Det skal skje før innreise. Prosessen skal ta et par minutter, mens den reisendes navn og data kontrolleres opp mot en rekke databaser knyttet til Schengen, Europol og Interpol. En forhåndssjekk foreslås å koste 5 euro, og vil gjelde i opptil fem år.

Kommisjonen foreslo også i 2015 en revidering av visumforordningen for å forenkle visumprosessen og tilrettelegge for bedre service for søkerne, jf. [regjeringens Schengennotat](#). Samtidig med dette forslaget, presenterte Kommisjonen også et forslag til et nytt Touring-visa. Dette skal kunne gis for 1-2 år, for de som skal reise rundt i flere land i Schengen-området uten å oppholde seg i hvert enkelte land mer enn 90 dager i løpet av 180 dager.

Forlengelse av indre grensekontroll med 6 måneder

Norge har forlenget den midlertidige grensekontrollen på ferger fra Sverige, Danmark og Tyskland fram til november 2017. Det er siste gang EU tillater en slik forlengelse. I stedet anbefales det å utføre politikontroller i grenseområdene og langs de viktigste transportrutene.

Norge, sammen med Danmark, Sverige, Tyskland og Østerrike, har tre ganger tidligere fått forlenget tillatelsen til å ha indre kontroll av grensene. [Rådet vedtok 11. mai en ny og siste forlengelse](#), denne gangen i seks måneder. I denne perioden, som tidligere, skal kontrollen være målrettet og begrenset i omfang.

[Samtidig publiserte Kommisjonen en henstilling](#), som retter seg til alle medlemslandene, hvor det oppfordres til å sette i gang alternative tiltak, som kan gi samme sikkerhet. Dette gjelder for eksempel mer bruk av en forholdsmessig og tilpasset politikontroll i grenseområdene. Dette mener Kommisjonen kan gi en mer effektiv kontroll, siden den er fleksibel og bedre tilpasset utviklingen i trusselbildet. Det foreslås også å styrke det grenseoverskridende politisamarbeidet, og fullt ut ta i bruk eksisterende bilaterale avtaler om retur av migranter.

[Den norske regjeringen](#) kunngjorde 10. mai at den har forlenget den midlertidige grensekontrollen med seks måneder, fram til 11. november 2017. «Regjeringen mener at migrasjonssituasjonen i Europa gjør det nødvendig å kontrollere innreisene til Norge, står det i pressemeldingen fra justis- og beredskapsminister Per-Willy Amundsen (FrP).

[Sverige](#) meldte allerede samme dag som Kommisjonens forslag ble lagt fram, at de ville fjerne kravet om ID-kontroll hos de selskapene som transporterer passasjerer fra Danmark til Sverige. Politiets grensekontroll skal styrkes, og kontrollen på ferger fra Tyskland og Polen opprettholdes.

På et møte mellom de nordiske statsministrene i Bergen nylig, slo [den danske statsministeren](#) Lars Løkke Rasmussen (V) fast at Danmark vil opprettholde grensekontrollen så lenge Eus yttergrensekontroll ikke virker. Han la til at dette er «en skam» sett fra et nordisk synspunkt: «Vi har haft nordisk passamarbejde i over 60 år. Derfor er det et tilbageslag, at vi af gode grunde måtte indføre grænsekontrol. Jeg er meget glad for, at Sverige har fjernet identitetskontrol i Øresundsregionen».

Siden oppstart i november 2015 [er totalt 57 personer bort- eller utvist og 33 personer har søkt asyl](#) ved de aktuelle fergeanløpene hvor Norge har innført kontroll. Det er satt av 20 årsverk til oppgaven, noe som ifølge ABC-nyheter betyr at Norge vil ha brukt 29,2 millioner kroner, når forrige godkjenning utløp 11. mai. Norge viser til at kontrollen ved fergeanløpene er et forebyggende tiltak, og at det er høy risiko for sekundærbevegelser av uregistrerte migranter.

EUs godkjenning av en midlertidig indre grensekontroll har hele tiden vært knyttet til situasjonen i Hellas. Kommisjonen viser til at det fortsatt er ca. 60.000 irregulære migranter og asylsøkere i Hellas, og at flere tiltak i [kjøreplanen Tilbake til Schengen](#) ikke er oppfylt. Samtidig vises det til at det er gjort viktige framskritt for å sikre Schengen-områdets yttergrenser. Irregulære ankomster til Hellas har falt med 97 prosent i kjølvannet av avtalen mellom Tyrkia og EU, og etableringen av EUs grense- og kystvaktbyrå Frontex tar form.

Frontex fikk i september 2016 et nytt rettsgrunnlag, utvidet myndighet og nye oppgaver, noe som skal bidra til å styrke kontrollen ved Schengen-områdets yttergrenser. Byrået skal ha en reserve av europeiske grensevakter som kan fungere som en utrykningsstyrke. I en [statusrapport](#), lagt fram 2. mai, vises det til at Norge er blant landene som ennå ikke har bidratt med utstyr til denne Rapid Reaction Equipment Pool.

Status for passasjerdatadirektivet i EU (herunder personvern hensyn)

Etter fem års behandling vedtok EU våren 2016 nye regler for lagring og bruk av flypassasjerdata. Det var stor uenighet både mellom medlemslandene og Europaparlamentet, mellom ulike grupper i parlamentet og internt i gruppene. [Parlamentet skrev i sin pressemelding at en nå effektivt kan utnytte flypassasjerdata i kampen mot terrorisme og alvorlig kriminalitet.](#) Kritikerne av direktivet har ment det ikke er målrettet og at slik masselagring av data ikke gir økt beskyttelse mot terror eller kriminalitet. Tilhengerne mener dette er ett av flere nødvendige verktøy.

Tidligere justisminister Anders Anundsen [uttalte til VG i april i fjor for at Norge kan slutte seg til registeret](#), eller opprette sitt eget: «Norge har ennå ikke tatt stilling til etablering av et PNR-system for Norge, men når våre nærmeste samarbeidspartnere både i EU og USA delvis har og delvis kommer til å innføre det, er det naturlig for Norge å vurdere dette raskt». Direktør i Datatilsynet Bjørn Erik Thon uttalte til VG at omfanget ikke står i forhold til nytten av å samle inn personopplysningene og sa det ikke er målrettet. Saken er ikke omtalt i regjeringens handlingsplan for samarbeidet med EU 2017.

Etter terrorangrepene i Belgia i 2016 ønsker [belgiske myndigheter å registrere passasjerdata](#) også for tog- og buss- og båtpassasjerer på grensekryssende strekninger. Det har kommet kritikk både om at dette er lite målrettet og at det vil svekke konkurransefordelen for tog som transportmiddel dersom kontrollen øker. Den belgiske regjeringen presenterte forslaget på det uformelle justisministtermøtet på Malta 26. og 27. januar. Her deltok statsråd Listhaug. Den belgiske regjeringen ønsker å starte forhandlinger med Frankrike, Nederland og Storbritannia om en ordning. Kommisjonen skal ha bedt Belgia om ytterligere informasjon om forslaget.

Forslag til EU-regler om forbrukerkontrakter

Europakommisjonens forslag til nytt [regelverk for forbrukerkontrakter](#) ble lagt frem i desember 2015, og består av to direktiver. Målet med lovforslagene er å modernisere den digitale detaljhandelen og gi en bedre beskyttelse for forbrukere som handler på nett, uavhengig hvor i EU selgeren er plassert, og å hjelpe bedrifter med å øke nettsalg. De to direktivene vil bli fullt harmonisert, og medlemslandene vil dermed ikke lenger ha frihet til å tilpasse det nye regelverket til nasjonal lovgivning.

[Direktivforslaget](#) som omhandler nye regler for kjøp av fysiske varer på nett, kan bety at den norske reklamasjonsfristen blir redusert fra fem til to år for varer som er ment å ha lengre varighet enn to år. Det igjen vil føre til at samme vare kan få ulik garantitid, avhengig av om varen er kjøpt på nett eller i butikk. Det andre [direktivforslaget](#) omhandler salg av online innholdstjenester.

I vedlegget til arbeidsprogram for samarbeidet med EU i 2017, [sentrale EU- og EØS-saker](#), skriver regjeringen at forslaget til forbrukerkontrakter omhandler viktige saker for Norge: «Et viktig utgangspunkt for den videre oppfølging av arbeidet framover er at rettsaktene som vedtas ikke bør føre til reduksjon av det norske forbrukervernet. Oppfølging av forslagene i forhold til EU vil skje i nært samarbeid mellom Barne- og likestillingsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet».

Den harmoniserte reklamasjonsfristen på to år var blant sakene EFTA-landene tok opp da de for andre gang [fremmet sitt syn](#) på det nye regelverket i desember: «*The EEA EFTA States are particularly concerned about the length of the proposed legal guarantee period of two years in Article 14 [...] Since many products are intended to last longer than two years, the EEA EFTA States believe that a two-year time limit is too short to provide consumers with adequate protection*».

«Det gir liten mening å skille på reklamasjonsansvar utfra hvor varen er kjøpt. Komiteen, som behandler saken i EU-parlamentet foreslår da også at man harmoniserer rettighetene, uavhengig av kjøpested», sa forbrukerdirektør Randi Flesland i en [omtale av lovforslaget](#) 15. mai: «Vi er redde for at dette i realiteten er en omkamp av forslaget fra 2009 om felles reklamasjonsfrist på to år for alle varer. Går dette igjennom, ligger alt til rette for at den generelle klagefristen på fem år ved kjøp i butikk også ryker».

Ifølge Forbrukerombudets [høringsuttalelse](#) ønsker verken forbrukersiden eller nærings siden forskjellige kontraktsregler for netthandel og kjøp i butikk. Forbrukerombudet mener direktivforslagene på mange punkter gir en bedre forbrukerbeskyttelse enn norsk rett, men trekker spesielt frem forslaget om en to års harmonisert reklamasjonsrett som noe som vil svekke norske forbrukerrettigheter.

Reklamasjonsfristen har ført til diskusjoner i Europaparlamentet, hvor blant annet den konservative gruppen EPP [ønsker en harmonisert to års grense](#), mens sosialdemokratene (S&D) viser til at flere land i dag har en sterkere forbrukerbeskyttelse, enkelte med en reklamasjonsfrist på opptil seks år, og ønsker ikke noe kompromiss på dette området.

Saksordfører i Parlamentet, Pascal Arimont (EPP, Belgia), foreslo i sitt [rapportutkast](#) at direktivet utvides til også å omfatte fysisk (offline) salg. [21. mars diskuterte Parlamentets komité](#) for det indre marked og forbrukerbeskyttelse (IMCO) endringsforslag til direktivet. Arimont understreket her at en full harmonisering av forbrukerrettigheter er nøkkelen for å fjerne gjenværende juridiske hindringer, og at et enkelt sett med regler for både nettsalg og fysisk salg er nødvendig for å forenkle forbrukerlovgivningen. Det er ventet en avstemning om rapporten 8. juni.

Mens Parlamentet har [behandlet de to direktivene parallelt](#), og ønsket å koordinere endringsforslagene, har Rådet prioritert direktivforslaget knyttet til online innholdstjenester. Politico skriver 2. juni at Rådet har blitt [enige om et felles standpunkt](#), som vil bli vedtatt på [rådsmøtet 8. juni](#).

Direktivforslaget for netthandel av fysiske varer [har vært lite diskutert i Rådet](#). Det er ventet at Estland [starter opp samtaler](#) med medlemslandene når de overtar formannskapet 1. juli. Flere land skal ha insistert på å vente på Kommisjonens REFIT-gjennomgang av forbrukerregelverket, som ble [lagt frem 29. mai](#), og som de hevder vil gjøre det mulig å forhandle med en større juridisk sikkerhet. Direktivet har vært tema på et rådsmøte, [11. mars 2016](#), hvor Kommissær Věra Jourová uttalte seg på vegne av Kommisjonen, og sa at det kunne bli aktuelt å utvide direktivets virkeområde til også å omfatte fysisk (offline) salg.

I [europautvalgsmøtet 23. september 2015](#), sa forbrukerminister Solveig Horne at regjeringen var opptatt av at de nye reglene ikke skulle svekke norske forbrukerrettigheter: «I regjeringsplattformen har vi sagt at norske interesser skal ivaretas ved å medvirke tidlig i prosesser og i politikkutformingen i EU. Disse to viktige prinsippene har vi ivaretatt gjennom vår oppfølging i denne saken».

EUs nye regelverkspakke på vegområdet

[Europakommisjonen la 31. mai fram vegpakken](#). Den har fått navnet «Europa i bevegelse», og inneholder i alt åtte lovforslag og flere ulike politikkdokumenter. Det varsles også om ytterligere initiativer det kommende året. Nedenfor omtales de to sentrale forslagene i pakken: nye regler for bompenger/veiprisering og en revisjon av kabotasjereguleringen.

Bompenger/veiprisering - må den norske bompengereordningen endres?

Europakommisjonen foreslår at EU-landene [innen 10 år skal ha en bompengereordning hvor man betaler ut fra kjørt distanse](#). Dette skal også gjelde personbiler. Bilene skal utstyres med en elektronisk brikke som skal fungere innenfor hele EU.

Forslagene gjelder endring av eurovignettdirektivet om veiavgifter for tunge kjøretøyer, og bompengedirektivet om elektroniske bompengesystemer i EU, som begge er en del av EØS-avtalen.

Forslaget til endring av eurovignettdirektivet innebærer at de landene som i dag har vignetter (års-oblater), som Norge, må fase disse ut innen 2023 for tunge kjøretøyer, og 2027 for andre typer biler. Det skal i stedet innføres en ordning hvor man betaler for antall kilometer man kjører. I overgangsperioden vil det bli satt grenser for hvor mye man skal betale for korttids-oblater, for eksempel en ukes-oblat. Prisen skal stå i forhold til hva års-oblaten koster, og dermed hindre at man diskriminerer utenlandske kjøretøyer. I tillegg ønsker Kommisjonen at null-utslippsbiler skal få en betydelig redusert avgift (75 prosent reduksjon). Det vil bli utarbeidet et detaljert regelverk om forholdet mellom avgiften og bilenes utslipp.

Til nå har eurovignettdirektivet bare omfattet tunge kjøretøy. Det skal utvides til også å gjelde personbiler, varebiler og busser. Reglene vil bli lagt fram senere. Kommisjonen peker også på at inntektene fra bompengene kan bli et viktig bidrag til finansiering av nødvendig infrastruktur i EU.

Kommisjonen understreker at bompenger og veiprisering er en nasjonal kompetanse. Landene står fritt til å bestemme om de vil ha slike ordninger, men dersom de innfører bompenger/veiprisering så skal de følge de prinsippene som nå foreslås.

I regjeringens vedlegg til arbeidsprogrammet for EU- og EØS-saker står det at «[Eurovignett er en vanskelig sak for Norge](#)». I EØS-notatet om saken, er dette utdypet, og det framheves at det

får [konsekvenser for handlingsrommet for norsk bompengopolitikk](#): «For Norge sin del handler det om å ha et system som finansierer byggingen av nye veger og der det er mulig til en viss grad å skjerme lokale/storbrukere i den grad at det er mulig å oppnå lokalpolitisk støtte til finansieringen av det enkelte prosjekt».

Revisjonen av det europeiske bompengeregelverket (EETS) skal bidra til at man får en felles brikke og ett enkelt faktureringsystem som skal gjelde i alle EU-landene. Det skal gi brukerne en enklere og bedre tjeneste, redusere kostnadene, og gi tjenesteleverandører mulighet til å tilby verdifulle tjenester. Regjeringen mener at problemstillingene knyttet til forslaget om en felles bompengebrikke er av mer teknisk karakter. Norge har i dag et felles system med Danmark, Sverige og Østerrike (EasyGo+), hvor man kan bruke AutoPass-brikken ved alle bompasseringene. Løsningen er basert på mikrobølgeteknologi. Konsernsjef i Q-Free, Håkon Volldal, sier til Finansavisen at løsningen som Kommisjonen har valgt er preget av lobbygrupper som ønsker en satellittbasert løsning. Volldal mener dagens løsning er bedre og billigere, og at en satellittbasert løsning er [utfordrende for personvernet](#), siden systemet baseres på at man til enhver tid vet hvor man har vært.

Kabotasje – nye tiltak mot sosial dumping i transportnæringen

Europakommisjonen foreslår at utenlandske sjåfører skal kunne kjøre inntil fem dager i et land etter at den internasjonale lasten er losset. Sjåførene skal regnes som utstasjonerte arbeidstakere etter å ha jobbet minst tre dager i løpet av en måned, og dermed ha krav på minstelønn.

[De nye reglene for kabotasje og hvordan disse skal håndheves](#) har vært etterspurt i lang tid. Kabotasje er innenlandsk transport i et annet land enn der transportøren hører hjemme. Dagens regler for godstransport, sier at transportører kan ta tre oppdrag i Norge innen én uke etter at den internasjonale lasten er losset. Sjåførene skal ha en allmenngjort minstelønn på kr 167 for transportoppdrag mellom steder i Norge, som etterfølger en grensekryssende transport til Norge.

Flere av EU-landene har innført egne nasjonale regler for kabotasje, for å hindre sosial dumping. Kommisjonen ønsker med endringsforslagene å få på plass klarere felles regler. Reglene skal forenkles, og skal kombineres med bedre håndheving. Målet er bedre konkurranseforhold i markedet for godstrafikk. Det foreslås blant annet følgende regelendringer og nye tiltak:

- *Kabotasje*: Det gis tilgang til ubegrenset kabotasje i vertslandet, i inntil fem dager etter at lasten er levert.
- *Utsstasjoneringsdirektivet*: Sjåførene skal omfattes av utstasjoneringsdirektivet dersom de har jobbet i et vertsland i minst tre dager i en gitt kalendermåned, noe som betyr at sjåføren har krav på vertslandets minstelønn. Lønnen skal utbetales fra dag 1. Dette betyr at man lager en særregel for transport innenfor utstasjoneringsdirektivet.
- *Kjøre- og hviletid*: Det stilles krav om at sjåfører må ha sin ukentlige hviletid et annet sted enn i kabinen i kjøretøyet, samtidig som sjåførene får økt fleksibilitet. Arbeidsgiver får plikt til å betale for overnattingen. Det foreslås også endringer i reglene om ferdsskrivere, med krav til produksjon, installasjon, bruk, samt tilsyn og kontroll.
- *Postboksselskaper*: Det foreslås at selskapene skal kunne vise til at de virkelig driver virksomhet i det landet hvor de er registrert. Samtidig skal samarbeid mellom de nasjonale håndhevingsmyndighetene utvides.
- *Andre kjøretøy*? Det varsles at Kommisjonen planlegger å utvide deler av regelverket til også å gjelde kjøretøyer under 3,5 tonn, siden det er en trend at varebiler i større grad brukes til grensekryssende godstransport. Det vises også i meddelelsen til at Kommisjonen for tiden gjennomgår EU-reglene for turvogn og buss.

Det har foreløpig ikke vært mange kommentarer til forslagene til kabotasjeregler. Mange viser til at man har behov for å sette seg inn i de omfattende forslagene. Det påpekes også at forslaget

skal gjennom vanskelige forhandlinger i både Rådet og Europaparlamentet, og at man må regne med at det skjer endringer. Håndheving og kontroll er også en sentral problemstilling.

Den danske fagforeningen 3F Transport peker på flere gode tiltak i EUs forslag, som økt kontroll og håndheving, postboksselskap, og hviletidsbestemmelsene, men mener «[djevelen kan ligge i detaljene](#)». Det sentrale er hvordan reglene håndheves i de enkelte landene, og hvilke unntak som kommer i løpet av behandlingen. Den danske EU-parlamentarikeren Ole Christensen (S) er også positiv: «Nu er det tid til at nærlæse forslagene, og så starter det politiske arbejde Europa-Parlamentet. [Jeg er forsigtig optimist, men slaget er langt fra vundet endnu](#)». Den sosialdemokratiske gruppen i Europaparlamentet skriver i sin pressemelding at forslaget er «[surprisingly balanced but call for ambitious implementation](#)». Den konservative gruppen [EPP ønsker forslaget velkommen](#), og skriver at de vil: «judge the proposals by their potential to reduce administrative burdens for entrepreneurs and protect the millions of jobs that depend on an open and competitive transport sector».

Den svenske EU-parlamentarikeren Jens Nilsson (S) er mer kritisk: «Det är bra att kommissionen lyssnat på oss när det gäller att få slut på brevlådeföretagen. Men jag är [skeptisk till att man ska få köra cabotage i fem dagar hur som helst](#)». Antti Vainio i svenske Transportarbetaren mener at det økte antall dager bør kompenseres med en grense for antall dager per måned og medlemsland: «Som det ser ut nu kan man [köra fem dagar i Sverige, fem i Norge och så fem igen i Sverige med en bulgarisk lastbil](#)».

Det er så langt vanskelig å finne norske kommentarer til forslaget. Redaktøren i transportmagasinet tungt.no, Svein-Ove Arnesen, skriver i en kommentar at forslaget er etterlenget og at det er behov for felles regler. Det vil skape rabalder – noe som er nødvendig, ifølge Arnesen. [Den største utfordringen er åpningen for at man kan utføre så mange kabotasjeturer man vil i fem dager](#) etter at man har levert lasten. Det kan åpne for nye forretningsmodeller, hvor aktører med store flåter kan sette biler i ren distribusjon, for deretter «å sende dem en tur over grensa for å hente en pall for galleriet før de kan returnere med blanke ark og fortsette sin planlagte kjøring på kontrakt satt i system».

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har foreløpig ikke uttalt seg om vegpakken. Solvik-Olsen sendte et [innspill til Kommisjonen](#) høsten 2016, sammen med transportministrene fra Tyskland, Belgia, Danmark, Frankrike, Italia, Luxembourg og Østerrike. Ministrene la vekt på at kontrollen av eksisterende regelverk må bli bedre, og at det kommer tiltak som hindrer bruk av postboksselskap. I tillegg bør det forbys at en sjåfør tar sin ukeshvil i kjøretøyet, og at det settes i verk tiltak for bruk av såkalte varebiler i internasjonal transport.

EUs fjerde jernbanepakke

Dei siste delane av [EUs fjerde jernbanepakke](#) vart ferdigbehandla i EU i desember 2016, jf. også [pressemelding frå Europaparlamentet](#) om dette. Det var i januar 2013 at Kommisjonen la fram framlegget til pakken. Framlegga omfatta både tiltak for å fullføre den indre marknaden på jernbaneområdet, inkludert liberalisering av innanlands passasjertrafikk. Det omfatta også tiltak knytt til jernbanesikkerheit og samtrafikk over landegrensene. Grunntanken i pakken var at togselskap skal ha likeverdig og ikkje-diskriminerande tilgang til jernbanenettet i alle EU-land. Kommisjonen ville både opne persontrafikken i EU for konkurranse, og sikre at infrastrukturforvaltarane blir meir uavhengige. For [mer informasjon om jernbanepakken](#), sjå også rapporten fra European Parliamentary Research Service (EPRS) fra mars i 2016.

Under drøftingane av pakken var det spørsmål knytt til liberalisering av jernbanetrafikken som fekk mest merksemd. I samband med at det vart oppnådd semje om den politiske delen av pakken i april 2016 skreiv det [det nederlandske EU-formannskapet](#) at den oppnådde løysinga ville betre kvaliteten og effektiviteten av jernbanetenester i Europa. I den norske debatten har

det spesielt vore merksemd om nye oppgåver for det europeiske jernbanebyrået og effektane av liberalisering m.a. for direkte tildeling av kontraktar.

Jernbanepakken medfører endringar for det europeiske jernbanebyrået (ERA). [Departementet skriv i EØS-notatet](#) at ERA vil gå frå å vere eit rådgjevande organ til eit organ som kan gjere formelle vedtak. Det får også nye oppgåver. Da den gjeldande forordninga vart teke inn i EØS-avtalen i 2005, vart det teke inn ein tilpassingstekst. Dette gjaldt tilhøve til EFTAs overvaksingsorgan (ESA), deltaking i arbeidsgrupper og styre i ERA, tilsetting av EFTA-borgarar og økonomiske bidrag. Departementet skriv at «For å ta inn ny ERA-forordning i EØS-avtalen vil det kreves tilsvarende tilpasninger til de nye bestemmelsene for å videreføre rettstilstanden. I tillegg vil flere av de nye bestemmelsene kreve tilpasning for å sikre norsk deltaking og innflytelse på det nivået som gjelder i dag. Blant de bestemmelsene der tilpasning er nødvendig, er bestemmelser som gjelder ERAs overvåkning av Statens jernbanetilsyn (audits og inspections), bestemmelser der Kommisjonen har en rolle og ESA må sikres like rettigheter, tredjelandts deltakelse i byråets styre samt om språk. Forholdet til Grunnloven, på bakgrunn av overføring av myndighet til ERA, vil bli vurdert nærmere. Det samme gjelder eventuelle endringer i jernbaneloven.»

Samferdselsdepartementet skriv i sitt [EØS-notat om liberalisering av jernbanetrafikken](#) at dette direktivet kan gjennomførast i norsk rett gjennom endringar i jernbaneforskrifta. I tillegg har departementet varsla ei forskriftsendring for å sikre ei plikt for alle jernbaneføretak til å bruke bestemte billetteringsløyningar, å kunne fastsette plikt for alle jernbaneføretak til å overlevere visse typar reiseinformasjon og reglar om finansiering av utvikling og drift av elektroniske støttesystem for billettering. Medan Norsk Lokomotivmannsforbund, Norsk Jernbaneforbund og LO i departements høyring til Kommisjonens framlegg generelt var negative til å opne den norske persontrafikkmarknaden for fri konkurranse, var Flytoget og NSB positive til dette. NSB meiner kombinasjonen av ein liten norsk marknad og avgrensa kapasitet i infrastrukturen gjer at det er avgrensa rom for reint kommersiell konkurranse på sporet i persontogtrafikken. NSB meinte derfor framlegget ville få avgrensa reell verknad.

I [EØS-notatet om konkurranseutsetting av innlands persontrafikk](#), skriv Samferdselsdepartementet at dei nye reglane krev obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontraktar. Det opnar likevel for direktetildeling etter visse vilkår, t.d. ved manglande interesse og mangel på tilbydarar, lav kontraktsverdi og som hastetiltak ved fare for trafikkavbrot. Eksisterande kontraktar kan vidareførast til utløpsdatoen, men ikkje meir enn i 10 år. Sverre Myrli (A) uttalte til Klassekampen i desember 2016 at «om EUs jernbanepakke tvinger oss til å konkurranseutsette, så vil vi absolutt vurdere å bruke veto-retten.»

LO vedtok [ei fråsegn om samferdsel på sin kongress i mai](#) i år. Her heiter det mellom anna at «LO ønsker derfor en annen utvikling av jernbanen enn den konkurranse- og anbudsutsettingen på jernbanen som er iverksatt gjennom jernbanereformen, hvor det tilrettelegges for en massiv konkurranse om offentlige midler og salg av offentlig eiendom og infrastruktur, samt rasering av ansattes lønns- pensjons- og arbeidsvilkår. Dette innebærer også at LO er imot implementering av EUs Jernbanepakke IV.»

Arbeidet med melding til Stortinget om eksport av velferdsytelser

«Snart fremmer regjeringen en stortingsmelding om velferdseksport. I den meldingen kommer det klart frem at vi vil kjøpekraftsjustere barnetrygden og kontantstøtten!», [uttalte Siv Jensen 6. mai, i en pressemelding fra FrPs landsmøte](#). Videre står det: «Jeg forventer støtte fra de andre partiene i denne saken. Dette handler om å ivareta norske interesser. Norge skal ikke være Europas sosialkontor».

Såkalt trygdeeksport har også i lengere tid vært diskutert i EU. I avtalen mellom Storbritannia og EU i forkant av folkeavstemningen ble det åpnet for en indeksering av barnetrygden ut fra

levestandarden og nivået på barnetrygden i det landet hvor barnet bor. Denne avtalen frafalt da Storbritannia stemte nei til fortsatte EU-medlemskap i juni 2016. Da Europakommisjonen i desember i fjor la fram et [forslag om hvordan velferdsytelser skal koordineres på tvers av grensene](#), ble det slått fast at det ikke lenger var aktuelt med indeksering av barnetrygden. Kommisjonen begrunner det blant annet med at mindre enn 1 prosent av barnetilskuddene i EU eksporteres til et annet medlemsland, og ordningen vil være byråkratisk og vanskelig å kontrollere.

I EU/EØS-redegjørelsen i Stortinget i april i år, opplyste statsråd Bakke-Jensen at [flere land er uenige i Kommisjonens konklusjon](#). Da forslaget ble diskutert på møtet mellom EUs arbeids- og sosialministre i mars i år, tok land som Tyskland, Irland, Danmark og Østerrike til orde for indeksering av eksport av barnetrygd. I møtet i Folketingets Europaudvalg, i forkant av rådsmøtet, framhevet den danske arbeidsministeren [viktigheten av at Tyskland har snudd i denne saken](#).

I forslaget fra desember foreslår Kommisjonen imidlertid andre endringer i EUs trygdeforordning, blant annet:

- Eksport av dagpenger: Dersom du mister jobben etter én dag i Norge, har du etter dagens regler rett til dagpenger i Norge (forutsatt at man har opptjent trygderettigheter i andre EØS-land). Dette foreslås endret, slik at man må ha jobbet tre måneder i Norge for å motta ledighetstrygd her.
- Koordineringsregler for langtids pleietrengende: formålet er å styrke rettsikkerheten til EUs aldrende befolkning.
- Endringer i definisjonen av familieytelser: foreldrepenger skal nå ansees å være en individuell rettighet.
- Overføring av ledighetstrygden til et annet EØS-land: dette utvides fra tre til seks måneder.
- Grensearbeidere: det er det landet hvor grensearbeideren har jobbet de siste 12 månedene som skal utbetale ledighetstrygden. I dag er det landet hvor personen bor som er ansvarlig.

Det foreligger ikke et EØS-notat fra regjeringen om Kommisjonens forslag fra desember 2016.

Andre aktuelle saker:

Helikopter-regelverket tas ikke inn i EØS-avtalen

«[Jeg er trygg på at det er en god løsning for Norge at vi ikke innfører EUs tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner](#)», sa samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen i pressemeldingen 24. mai i år. Ministeren framhever at forordningen faller utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde, og er dermed ikke EØS-relevant.

Saken gjelder [kommisjonsforordning 2016/1199, også omtalt som HOFØ](#). Den innebærer et nytt vedlegg i basisforordning 965/2012. Reglene er en del av EUs arbeid med å utvikle et felles indre marked for sivil luftfart, og skal sikre at aktørene får like konkurransevilkår. Det innebærer fri bevegelse av tjenester og et totalharmonisert regelverk, hvor man i utgangspunktet ikke kan ha avvikende norske regler.

En viktig problemstilling for Norge er at det åpnes for fri konkurranse om kontrakter, og at utenlandske selskaper dermed kan operere på norsk sokkel uten norsk driftstillatelse. Ansvar for tilsyn med disse selskapene vil ligge hos tilsynsmyndighetene i landet hvor selskapet har denne tillatelsen. I den norske høringen om saken våren 2016, advarte helikopterbransjen og

fagforeningene mot å innføre regelverket. Luftfartstilsynet uttalte at nye helikopteroperatører uten samme erfaring som dagens operatører, kan medføre økt risiko for flysikkerheten. (For mer informasjon, se [informasjonspakken til møtet i Europautvalget 20. september 2016](#).)

[I desember i fjor la SAFETEC fram en konsekvensutredning av HOFO](#), som konkluderer med at: «flysikkerheten ved innføring av HOFO på kort sikt vil bli påvirket i marginalt negativ retning. På langt sikt er det større usikkerhet og vanskeligere å konkludere, men Safetec mener at det på lang sikt vil være en ytterligere forverring fra marginalt negativ til moderat negativ påvirkning av flysikkerheten».

Regjeringens avgjørelse om at forordningen ikke skal tas inn i EØS-avtalen, innebærer at det fortsatt vil være Luftfartstilsynet som skal sertifisere og drive tilsyn med all helikoptertransport til og fra norsk sokkel: «Jeg vil ikke tillate at vi mister kontroll med hvordan helikoptervirksomheten på sokkelen skal foregå. Våre oljearbeidere og deres familier skal vite at norsk erfaring, norske regler og norsk tilsyn fortsatt skal gjelde», skriver statsråd Solvik-Olsen i pressemeldingen.

Regjeringen argumenterer for at forordningen faller utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde, og dermed ikke er EØS-relevant. [Det geografiske virkeområdet](#) er fastsatt i EØS-avtalens artikkel 126, som sier at avtalen kommer til anvendelse på Kongeriket Norges territorium. Norge legger til grunn at begrepet territorium skal forstås i henhold til fast praksis i folkeretten. Dette innebærer at EØS-avtalen omfatter Norges landterritorium, indre farvann og territorialfarvann, men ikke økonomisk sone, kontinentalsokkel eller det åpne hav. Norge legger også til grunn at det geografiske virkeområdet ikke er et rettslig hinder dersom Norge, etter en konkret vurdering, ønsker å påta seg spesifikke EØS-forpliktelser utenfor territoriet. I rapporten EU/EØS-rett i norske domstoler, skrevet av Halvard Haukeland Fredriksen på oppdrag fra Europautredningen, vises det til at [Norge ikke har satt spørsmålet på spissen i saker for ESA eller domstolen](#), men i stedet har valgt å innrette seg som om EØS-avtalen gjelder også utenfor territorialgrensene. Fredriksen konkluderer med at «Rettslig sett må nok spørsmålet om EØS-avtalens geografiske virkeområde karakteriseres som uavklart, men dette synes langt på vei redusert til et teoretisk spørsmål uten særlig praktisk betydning».

EU-direktivet om [sikkerhet til havs \(offshoredirektivet\)](#) og [havstrategidirektivet](#) er heller ikke tatt inn i EØS-avtalen, med begrunnelsen om at de også faller utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde. I statusrapporten utarbeidet av EØS-komiteen i forkant av møtet i EØS-rådet 8. mai i år, er [disse to direktivene listet opp blant rettsakter som er utestående](#): «The discussions on the following issues have not yet been concluded». I denne listen finner man også innskuddsgarantidirektivet, BERIC-forordningen og det tredje postdirektivet. I [konklusjonen fra EØS-rådet](#), hvor ministrene møtes, er det imidlertid kun postdirektivet som trekkes fram spesielt: «EØS-Rådet bemærkede, at det fortsatt er nødvendig å gjøre fremskritt med hensyn til en rekke viktige udestående spørsmål, og så frem til snarest at nå frem til en konklusjon, navnlig vedrørende tredje postdirektiv». [Se egen sak om EØS-rådet lenger opp](#).

Norge har vært aktivt med i utformingen av forordning 2016/1199, og har fått gjennomslag for de fleste av kravene. Statsråd Solvik-Olsen understreker at de nye reglene vil bidra til å øke sikkerhetsnivået i europeiske helikoptervirksomhet sett under ett. Solvik-Olsen varsler at regjeringen vil vedta et nytt norsk regelverk som fanger opp de positive sidene av forordningen.

Kommunikasjonsvernforordningen

Flere aktører i Norge har henvendt seg til ulike stortingsrepresentanter om forslaget til ny forordning om kommunikasjonsvern. Vi tar derfor med en kort omtale av denne saken.

Europakommisjonen la 10. januar i år fram [forslag til en forordning](#) om respekten for privatlivet og vern av persondata i elektronisk kommunikasjon (kommunikasjonsvernforordningen), også omtalt som e-databeskyttelsesforordningen. Forordningen vil erstatte et eksisterende kommunikasjonvern direktiv. Forslaget ble omtalt i [Stortingets EU/EØS-nytt](#) 12. januar i år, jf. også et [faktaark fra Europaparlamentet om saken](#).

Da forslaget kom, skrev Kommisjonen i sin [pressemelding](#) at formålet både var å styrke retten til privatlivets fred innenfor elektronisk kommunikasjon, men samtidig legge til rette for nye forretningsmuligheter. [Samferdselsdepartementet sendte saken på høring](#) 2. mars med frist 24. mars i år. Det foreligger ennå ikke et EØS-notat om saken.

I Norge er det spesielt artikkel 15 i forslaget som har fått oppmerksomhet fra norske aktører som leverer nummeropplysningstjenester. Kommisjonen foreslår at alle personer aktivt må gi samtykke til å være oppført i nummeropplysning, og at alle selskap kan reservere seg mot oppføring. Dette vil medføre et omvendt prinsipp fra dagens norske system. Norsk opplysnings tjenester mener det vil være vanskelig å innhente samtykke fra den enkelte abonnent og at det vil være uheldig at selskaper kan reservere seg. De mener dette vil gi dårligere tjenester for forbrukere og offentlige etater (bl.a. politi og beredskap) og true mange norske distriktsarbeidsplasser. De mener også forslaget vil åpne for at internasjonale selskaper som Google og Facebook blir primærkilden for den typen informasjon som nummeropplysningen leverer i dag. Samtidig vil dette gi tjenester som WhatsApp og Messenger en konkurransefordel overfor tradisjonelle teleoperatører.

Det [danske departementsnotatet](#) berører kort problemstillingen, og viser til at dette ikke vurderes å ha «administrative konsekvenser, da alle sluttbrukere, dvs. både fysiske og juridiske personer, i dag i Danmark har ret til at kontrollere, få rettet og slettet deres nummeropplysningsdata.». Det vises til at Dansk Erverv «finder det unødvendigt at kræve samtykke i forhold til registrering i telefonbøger, vejvisere mm., idet de ønsker at fastholde status quo, hvor man kan afmelde sig.». Det [svenske departementsnotatet](#) om forslaget berører ikke problemstillingen.

Forslaget er nå til [behandling i Europaparlamentet](#) der Marju Lauristen (S&D, Estland) er saksordfører i borgerretts-, justis- og innenrikskomiteen (LIBE). Hun har ennå ikke lagt fram sitt forslag til innstilling. Det er tre andre komiteer som skal gi innspill til LIBE. I to av disse er utkastet til uttalelse framlagt. Saksordfører i industri-, forsknings- og energikomiteen (ITRE), Kaja Kallas (ALDE, Estland) kom med sitt utkast til [uttalelse 22. mai](#). Hun har foreslått noen endringer til artikkel 15 (endringsforslag 30 og 31). Saksordfører i indre markeds- og forbrukerbeskyttelseskomiteen (IMCO), Eva Maydell (EPP, Bulgaria) har lagt fram sitt [utkast til uttalelse](#). Hun har også foreslått endringer til artikkel 15 (endringsforslag 36 og 37).

Både Kallas og Maydell foreslår endringer i artikkel 15. Begge synes å gå inn for å endre noe på hvordan samtykke fra sluttbrukerne knyttet til oppføring i *offentlig tilgjengelige kataloger* kan innhentes. Kallas foreslår at samtykke skal innhentes enten av de offentlige tilgjengelige katalogene, eller av dem som samler inn dataene i første hånd. Maydell synes å foreslå at det er de som samlet inn dataene i utgangspunktet (leverandører av *elektroniske kommunikasjonstjenester*) som skal innhente samtykke før personlige data kan deles. Hun foreslår også å endre kravet om samtykke fra personer som er oppført i *søkbare kataloger* til en mulighet for disse til å verifisere, korrigere og slette informasjon i slike kataloger. Hun foreslår ikke å endre kravet om at personer skal være informert om søkefunksjonene i katalogene de er oppført i.

ITRE og IMCO skal ha en drøfting av utkastet til uttalelse i slutten av juni. Da det også er frist for øvrige medlemmer av Europaparlamentet til å fremme endringsforslag til behandlingen i disse to komiteene som er ventet å stemme i slutten av september. Det er ikke fastlagt frist for endringsforslag til LIBE, men det er per i dag lagt opp til at denne komiteen skal ha avstemming 11. oktober.

Utvalgte rettsakter:

Rettsaktene som er oversendt Stortinget i forkant av europautvalgsmøtet skal normalt innlemmes i EØS-avtalen i Brussel 13. juni. To rettsaktakter krever Stortingets samtykke etter artikkel 103 EØS. Disse angår utslippskrav fra biler og er kort beskrevet nedenunder.

I listen over rettsakter fra utenriksdepartementet står det at to rettsakter ettersendes (innenfor finansielle tjenester og selskapsrett). Disse ble ettersendt Europautvalget sammen med informasjonspakken fredag 2. juni.

Når det gjelder rettsakten om grossistpriser for roaming står det i listen at den ennå ikke er vedtatt i EU. Vi er nå informert av Utenriksdepartementet om at den er vedtatt og vil bli publisert i EUs *Official Journal* 9. juni.

CO2- utslipp fra biler (forordning 443/2009 og 510/2011)

[Forordning 443/2009](#) om fastsettelse av utslippskrav for nye personbiler og [forordning 510/2011](#) om fastsettelse av utslippsstandarder for nye kommersielle kjøretøy tas inn i EØS-avtalen med forbehold om Stortingets samtykke. Det skyldes en lovendring, og at forordningen innebærer myndighetsoverføring til EFTAs overvåkingsorgan ESA.

Utslippskravene i de to forordningene gjelder personbiler og varebiler, og er i hovedsak rettet mot bilprodusentene. De gir regler om gjennomsnittlig tillatt CO₂-utslipp, beregnet ut fra gjennomsnittsvekten for de bilene som produseres årlig. Formålet er å redusere klimautslippene i transportsektoren, samt skape intensiver for bilindustrien til å utvikle ny teknologi. 16 andre rettsakter knyttet til de to forordningene vil også tas inn i EØS-avtalen på det kommende møtet.

Norge har i dag ikke et slikt regelverk, men bruker engangsbilavgiften, som er delvis basert på bilens CO₂-utslipp, som et instrument for å redusere utslippene fra nybilparken.

Det har gått lang tid siden forordningen ble vedtatt i EU. Forsinkelsen med innlemmelse i EØS-avtalen skyldes at forordningene innebærer at Europakommisjonen er gitt myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider utslippsgrensene. Ifølge informasjonen som er oversendt Europautvalget i forkant av møtet, har Norge fått gjennomslag for at det er ESA som får denne myndigheten overfor EØS EFTA-landene. Samferdselsdepartementet [legger til grunn at myndighetsoverføringen er «lite inngripende»](#), og at et vedtak i Stortinget kan gjøres etter Grunnlovens § 26. Det vises til at forordningene gjelder et bestemt og avgrenset område, og at det i dag ikke er bilprodusenter i Norge. Det vil være en liten grad av skjønn i ESAs avgjørelse, og den ligner langt på vei andre ordninger som Norge har akseptert tidligere, blant annet på luftfartsområdet.

Inntektene fra overtredelsesgebyrene skal sees på som inntekter som går inn i EUs budsjett, står det i informasjonen som er sendt Europautvalget. I regjeringens høringsdokument i saken, kommer det fram at EØS EFTA-landene har [forhandlet om en tilpasningstekst om fordelingen av inntektene](#), med ønske om at EØS EFTA-landene selv skal kunne fastsette bruken av inntektene fra overtredelsesgebyrene. Det er uvisst om Norge har fått gjennomslag. Det ser kanskje ikke slik ut siden informasjonen som er sendt Europautvalget slår fast at inntektene går inn i EUs

budsjett, men spørsmålet om en tilpasningstekst for bruk av inntektene er ikke omtalt i informasjonen som er oversendt.

Problemstillingen knyttet til at EU ønsker at miljøavgifter eller andre avgifter skal gå inn i EUs budsjett kan også bli aktuell i andre sammenhenger. I et notat fra Folketinget vises det til at spørsmålet om [hvor EU skal få sine inntekter fra er blitt høyaktuelt](#) blant annet på grunn av brexit. Både Kommisjonen og Europaparlamentet ønsker å gjøre endringer, slik at EU i større grad finansieres gjennom europeiske skatter eller avgifter. I januar i år la en høynivågruppe ledet av Mario Monti fram rapporten [Future Financing of the EU](#). Det foreslås reformer av både inntekts- og utgiftssiden. Nye inntektskilder kan være karbonskatt, en felles skatt på drivstoff eller annen energi- eller miljøavgift, selskapsskatt, moms eller en skatt på finanssektoren. I forbindelse med inntekter fra EUs kvotesystem, må det tas hensyn til EØS EFTA-landene, står det i rapporten.