



Europautvalget

Informasjonspakke

Fra faggruppen for EU/EØS-informasjon

13. desember 2017

Det vises til innkalling til møte i Europautvalget, sendt 6. desember. Fra regjeringen møter arbeids- og sosialminister Anniken Hauglie og EØS- og EU-minister Marit Berger Røsland. 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- eller handelspolitisk sammenheng.

Statsråd Hauglie vil redegjøre for:

- [Europeisk samarbeid mot grenseoverskridende arbeidslivskriminalitet](#)
- [Den sosiale pilaren](#)

Andre saker på arbeidslivsområdet:

- [Forslag til revisjon av utstasjoneringsdirektivet](#)
- [Forslag til nye kabotasjeregler](#)

Statsråd Berger Røsland vil redegjøre for:

- [Brexit](#)
- [EØS-rådsmøtet](#)
- [Mobilitetspakken 2](#)
- [Utviklingen i EUs sikkerhets- og forsvarspolitik](#)
- [Snøkrabbe](#)

Andre aktuelle saker:

- [Forslag om styrking av EUs finanstilsyn](#)
- [Enighet om strengere typegodkjenning av kjøretøy](#)



Statsråd Hauglie vil redegjøre for:

Utenriksdepartementet har for møtet varslet at arbeids- og sosialminister Anniken Hauglie vil redegjøre for Statsministerens initiativ overfor EU-kommisjonen om styrket europeisk samarbeid mot grenseoverskridende arbeidslivskriminalitet, og også omtale den sosiale pilaren.

Europeisk samarbeid mot grenseoverskridende arbeidslivskriminalitet

Statsminister Erna Solberg har tatt initiativ overfor Europakommisjonen om å styrke det europeiske samarbeidet mot grensekryssende arbeidslivskriminalitet. Initiativet ble presentert for et utvalg statsledere under EUs sosiale toppmøte i Göteborg 17. november.

Før toppmøtet sendte statsminister Erna Solberg en [rapport](#) om arbeidslivskriminalitet til Kommisjonens president Jean-Claude Juncker. I rapporten vises det til at arbeidslivskriminaliteten er mer omfattende og sterkere organisert enn tidligere, og at det ofte er internasjonale forgreninger. Kriminaliteten omfatter områder som lønns- og arbeidsforhold, trygdeordninger og beskatning. Det understrekes at den bare kan bekjempes effektivt gjennom et bredt samarbeid mellom ulike myndigheter, og en innsats på tvers av nasjonale grenser.

Regjeringen ønsker et tettere samarbeid mellom EØS-landene på flere områder, og foreslår en europeisk strategi mot arbeidslivskriminalitet. I [statsministerens brev til Juncker](#) vises det til at strategien blant annet kan inneholde en plan for å:

- utvikle en veiledning for grenseoverskridende deling av informasjon mellom offentlige myndigheter.
- gjennomføre bedre tiltak for å sikre at ansatte og arbeidsgivere er riktig informert om lønns- og arbeidsforhold.
- forbedre ID-kontrollen og prosedyrer for å utstede ID-dokumenter.
- etablere et bredt grenseoverskridende samarbeid mellom ulike offentlige myndigheter, som politi, skattemyndigheter og arbeidstilsyn, med utgangspunkt i et pilotprosjekt mellom Norge og et annet EU-land.

Den sosiale pilaren

På det sosiale toppmøtet i Göteborg 17. november signerte kommisjonspresident Juncker, europaparlamentspresident Tajani og den estiske statsministeren Jüri Ratas (på vegne av Rådet) en såkalt [pilar om sosiale rettigheter i Europa](#). Pilaren, også omtalt som søylen, skal sikre nye og bedre rettigheter for innbyggerne i EU. Den etablerer 20 prinsipper knyttet til å sikre like muligheter og tilgang til arbeidsmarkedet, rettferdige arbeidsvilkår og sosialt vern og inkludering.

[LOs Brusselkontor skrev 21. november at det er tre syn på hva dette vil bety i praksis](#). Enkelte mener at pilaren bare er uforpliktende ord. Andre har vært opptatt av at dette ikke medfører mer makt til Brussel og at den sikrer den nordiske arbeidslivsmodellen. Det tredje synet er at pilaren nettopp vil gripe inn i den nordiske modellen, blant annet fordi den vil støtte opp om president Macrons forslag om en europeisk minstelønn.

[Statsråd Berger Røsland omtalte forholdet mellom den sosiale pilaren og den nordiske arbeidsmarkedsmodellen](#) i debatten om EU/EØS-redegjørelsen i Stortinget 30. november. Hun viste til at de nordiske arbeidsministrene i sitt innspill til den sosiale pilaren hadde framhevet at den må respektere de ulike nasjonale arbeidsmarkedsmoellene, og at partene i arbeidslivet og kollektive forhandlinger har en viktig rolle i det nordiske arbeidsmarkedet: «Vi skal passe på at de verdiene vi har i vår nordiske velferdsmodell, ikke settes på spill i den framtidige utviklingen av flere felles løsninger også på dette feltet».

Hva skjer videre?

Mange aktører er opptatt av at den sosiale pilaren må bli mer enn bare «store ord». Håndheving trekkes fram som sentralt, og det vises i den sammenhengen til «Social fairness package» som er ventet våren 2018. «Pakken» er knyttet til den sosiale pilaren, og vil blant annet omfatte forslag til et nytt EU-byrå på arbeidslivsområdet og et felles europeisk trygdenummer. En høring om disse to forslagene ble åpnet i slutten av november, med frist 7. januar 2018.

Et nytt EU-byrå på arbeidsliv

[Ifølge høringsnotatene er formålet med The European Labour Authority \(ELA\)](#) å sørge for at EUs regler om arbeidsmobilitet håndheves på en rettfærdig, enkel og effektiv måte. Byrådet skal styrke samarbeidet på EU-nivå om saker som grenseoverskridende mobilitet og koordinering av sosial sikkerhet. Kommisjonen framhever [fire oppgaver](#):

- Styrke det administrative samarbeidet og den gjensidige tilliten mellom nasjonale myndigheter, samt løse eventuelle tvister.
- Tilby one-stop shops for borgere, bedrifter og myndigheter ved å samle dagens verktøy for grenseoverskridende mobilitet, blant annet EURES, EUs trygdekoordinering, det europeiske helseforsikringskortet og EUs blue card.
- Bekjempe misbruk og organisere felles kontroller.
- Bygge videre på dagens byråer og strukturer for bedre å håndtere felles aktiviteter.

Behovet for bedre håndheving støttes av Agnes Jongerius (S&D, Nederland), som leder Europaparlamentets forhandlinger om en revisjon av utstasjoneringsdirektivet, sammen med Elisabeth Morin-Chartier (EPP, Frankrike). Jongerius sier til Euractiv at: «[If we have rules that cannot be followed and enforced, I would consider that a total waste of time](#)». Juridisk rådgiver i The European Trade Union Confederation (ETUC) peker på at det nye byrådet kan bidra til at den sosiale pillaren blir «a reality, instead of a proclamation only».

Det har de siste årene kommet flere nye EU-byråer på ulike felt. Noen har skapt utfordringer for Norge. Det er for tidlig å si noe om en mulig norsk deltakelse i arbeidslivsbyrådet. Vil vi få observatørstatus eller full deltakelse men uten stemmerett? Vil byrådet ha en koordinerende funksjon, eller vil det få oppgaver som innebærer overføring av myndighet?

Europeisk trygdenummer

The European Social Security Number (ESSN) tar sikte på å forenkle og modernisere borgernes samhandling med myndighetene på en rekke politiske områder. [Ifølge pressemeldingen fra Kommisjonen skal det europeiske trygdenummeret](#) legges til rette for identifisering av personer over landegrensene med sikte på koordinering av trygdeordninger. Det vil gi mulighet for en rask og nøyaktig verifisering av status for trygderettigheter.

Sosial beskyttelse innenfor delingsøkonomien

I tillegg til disse to lovforslagene, vil «Social fairness package» også omfatte en revisjon av direktivet om arbeidsgivers plikt til å informere arbeidstaker om vilkårene i arbeidsavtaler og arbeidsforhold, og et initiativ om adgang til [sosial beskyttelse for atypiske arbeidstakere og selvstendig næringsdrivende](#). Det siste initiativet dreier seg om adgangen til for eksempel arbeidsledighetstrygd, sykepenge, pensjon og arbeidsformidlingstjenester for arbeidstakere innenfor delingsøkonomien (også omtalt som plattformøkonomi eller formidlingsøkonomi). De fleste EU-land strever fortsatt med å reagere på en hensiktsmessig måte på endringene i arbeidsmarkedet, mener Kommisjonen, som også ser behov for tiltak på EU-nivå. Høringsfristen for dette initiativet er 15. januar 2018.

Andre aktuelle saker på arbeidslivsområdet:

Statsråden har ikke spilt inn at hun vil si noe om utstasjoneringsdirektivet og kabotasje spesielt, men vi mener dette kan være nyttige og aktuelle saker å ha med i bakgrunnsinformasjonen til møtet uansett.

Forslag til revisjon av utstasjoneringsdirektivet

Etter en lang prosess [kan det se ut som at et vedtak av nye regler for utstasjonering nærmer seg en avslutning](#). EU-landenes arbeids- og sosialministre ble 23. oktober enige om en felles holdning, og 25. oktober ga Europaparlamentet klarsignal. Forhandlingene mellom Rådet, Parlamentet og Europakommisjonen (trilog) startet 14. november.

Følgende tema har det vært størst uenighet om:

- Hvor lenge arbeidstakere skal være utstasjonert i et land, før de skal lønnes i samsvar med reglene i det landet de er utstasjonert i. Kommisjonen foreslo 24 måneder, Europaparlamentet er enig, mens Rådet ønsker 12 måneder, med en mulig utvidelse på inntil seks måneder.
- Hva menes med lønn? Skal det også omfatte godtgjørelser som reise, kost og losji. Ja, mener Europaparlamentet. Ifølge [regjeringens EØS-notat](#) ønsker Rådet at dekning av kostnader knyttet til reise, kost og losji skal tas inn på «listen» i artikkel 3(1). Dette punktet gjelder imidlertid kun kostnader oppstått ved reise/beordring *internt* i vertslandet. Dette spørsmålet er viktig for Norge, hvor [verftsaken](#) i stor grad dreier seg om dekning av denne type godtgjørelse.
- Skal transportsektoren være en del av direktivet? Rådet endte med å ta transport ut, og la det gå inn i forhandlingene om forslaget om kabotasje i mobilitetspakke 1. ([Se egen omtale](#)).
- Hva med underleverandører? Parlamentet åpner for at medlemslandene kan ha regler som sikrer at lønnsvilkår som gjelder for en hovedleverandør også skal gjelde for underleverandørene, inkludert utenlandske. Dette har Rådet fjernet.
- Når skal direktivet tre i kraft? Rådets kompromiss er fire år etter vedtak.

[I redegjørelsen 23. november i år sa statsråd Marit Berger Røsland](#) at: «regjeringen er positiv til Kommisjonens initiativ for å sikre den riktige balansen mellom fri flyt av tjenester, beskyttelse av arbeidstakerne og rettferdig konkurranse. Samtidig vil regjeringen understreke at det er viktig at det nasjonale handlingsrommet til å definere lønn og godtgjørelse ikke innskrenkes».

Det var i mars 2016 at Kommisjonen la fram [forslaget til revisjon av utstasjoneringsdirektivet](#). Direktivet regulerer hvilke lønns- og arbeidsvilkår som skal gjelde når en arbeidstaker er utsendt for å jobbe i et annet EU-land. Formålet med endringene er å gjøre det klarere når lokale arbeidsvilkår skal bli gjeldende for arbeidstakeren. Forslaget har vært omstridt, og kompromisset i Rådet blir [sett på som en seier for Frankrikes president Emmanuel Macron](#). En revisjon av reglene for utstasjonering har vært en topp-prioritet, og et symbol på EUs mulighet til å bekjempe sosial dumping. Prisen for seieren [kan bety en ytterligere øst-vest-splittelse](#), skriver Financial Times 24. oktober. Den felles holdningen ble vedtatt med kvalifisert flertall. Ungarn, Polen, Latvia og Litauen stemte mot. Andre øst-europeiske land, støttet av Portugal og Spania, gikk med på kompromisset, mot at blant annet transportsektorene skulle tas ut, og at endringene først skulle tre i kraft etter fire år.

Forslag til ny kabotasjeregler

«Det forslaget EU- Kommisjonen har lagt fram nå, anser vi fra norsk side for å være en liberalisering av adgangen til markedet. [Vi synes det er vanskelig å akseptere forslaget slik det ligger nå](#)», sa statssekretær Tommy Skjervold i forbindelse med møter i Brussel forrige uke.

Statssekretæren deltok blant annet i møtet i Road Alliance. Alliansen består av ti vesteuropeiske land, blant dem Norge, Danmark og Sverige. I forkant av Rådsmøtet 5. desember vedtok de en «[Road Alliance Ministers' Statement](#)». Her framheves alliansens fire prinsipper: rettferdig konkurranse, lik lønn for likt arbeid, hensynet til sjåførenes sikkerhet, og en styrket kamp mot svindel og ulovlig praksis. Så lenge disse prinsippene ikke er oppfylt «*no further steps towards liberalisation of this operations [kabotasje] – be it in legal or practical terms – can be accepted*», står det i erklæringen.

Saken dreier seg om [Kommisjonens forslag om sosiale forhold i vegtransporten](#), som nye kabotasjeregler, markedsadgang og kjøre- og hviletid. Forslaget ble lagt fram i mai 2017, som en del av mobilitetspakke 1. ([Mobilitetspakke 2 omtales i en egen sak](#)).

Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn der hvor transportøren hører hjemme. Forslaget til de nye reglene går ut på at en transportør kan utføre transport i et annet land i én arbeidsuke (fem dager) før han må ut av landet. [Norge ønsker](#) i stedet å beholde dagens regler, og finne bedre løsninger for kontroll. Samtidig kan man fra norsk side akseptere en reduksjon av antall dager man kan utføre kabotasje. Dagens regler stiller vilkår om at det fraktes last inn til Norge, og at transportører deretter kan ta tre oppdrag innen én uke etter at den internasjonale lasten er losset. Regjeringen stiller også spørsmål ved forslaget om at adgang til markedet også skal gjelde varebiler og personbiler under 3,5 tonn.

Ifølge [pressemeldingen fra møtet mellom EUs transportministre](#) 5. desember gjenstår det fortsatt mye før man blir enig om nye kabotasjeregler. Den danske regjeringen skriver i sitt [notat til Folketingets Europautvalg](#) at det tegner seg et bilde av at Kommisjonens forslag om ubegrenset kabotasje i fem dager, ikke har flertall. Det estiske formannskapet har foreslått en mulighet for å introdusere enten en karenperiode eller et tak på antall dager i løpet av en måned det kan utføres kabotasje i et land. Mange land ønsker imidlertid klarhet i hva utfallet av trilogforhandlingene mellom Rådet, Parlamentet og Kommisjonen om en revisjon av utstasjoneringsdirektivet blir, før de tar en beslutning. Rådet går inn for at de endringene i utstasjoneringsdirektivet som gjelder veitransport, først får anvendelse når den særskilte reguleringen i mobilitetspakken av utstasjoneringsreglene for sjåfører i internasjonal transport trer i kraft. ([Se egen sak om utstasjoneringsdirektivet](#)).

Generaladvokaten i EU-domstolen har kommet med [en foreløpig avgjørelse i en sak knyttet til tolkning av dagens kabotasjeregler](#). Det er Europakommisjonen som har reist en sak mot Danmark, fordi de mener dagens danske kabotasjeregler er i strid med EU-retten. Generaladvokaten foreslår imidlertid å frifinne Danmark, og begrunner det blant annet med at EUs regler om kabotasje er uklare. Striden gjelder hvordan man, ut fra dagens regler, beregner antall lovlige oppdrag etter at den internasjonale lasten er losset. Kommisjonen mener at de utenlandske sjåførene kan ha flere laste- og losseturer på samme oppdrag. Ifølge de danske reglene kan sjåførene enten ha flere lossesteder og ett lastested, eller flere lastesteder og ett lossested på samme oppdrag. En endelig dom i saken er ventet våren 2018.

En annen sak som har fått oppmerksomhet i Danmark er et [«hull» i EU-regelverket som har ført til stor økning i antall tillatelser til sjåfører fra ikke-EU-land](#). Ifølge Ugebrevet A4 viser tall fra Europakommisjonen en økning på 60 prosent på ett år. I 2016 ble det gitt i alt 74.000 tillatelser. 41.000 av disse tillatelsene ble gitt i Polen, og begrunnelsen er at lastebileierne sier at de ikke kan finne kvalifiserte sjåfører i sitt eget land. Lønningene til sjåfører fra land som Filipinene og

Usbekistan er lave, skrive Ugebladet A4. Når de har fått tillatelse til å kjøre i Polen, har de på grunn av kabotasjereguleringene lov til å kjøre i hele EØS-området.

Statsråd Berger Røsland vil redegjøre for:

Brexit

5. desember møtte statsråd Berger Røsland David Davis' [vise-minister Robin Walker](#) i London etter at Davis selv måtte avlyse i siste liten. [Berger Røsland ble i møtet med Walker informert om siste utvikling i brexit-forhandlingene](#) og uttalte i etterkant at «min oppfatning er at de er nær en løsning».

Løsning funnet

En slik [løsning ble funnet tidlig 8. desember](#). Da annonserte Europakommisjonens president, Jean Claude Juncker, og statsminister Theresa May på en pressekonferanse i Brussel at de hadde blitt enige om en skilsmisseavtale. Denne kom i form av [en felles rapport](#) etter svært krevende forhandlinger.

Kommisjonen oversendte samme dag en [anbefaling til Det europeiske råd](#) om på sitt toppmøte i Brussel 14.-15. desember å konkludere med at tilstrekkelig fremdrift hadde funnet sted til å gå over i fase to av forhandlingene, om en fremtidig handels- og samarbeidsavtale.

Presidenten for Det europeiske råd, Donald Tusk, uttalte senere på dagen at han allerede hadde oversendt [«pre-summit guidelines»](#) til EU27s ledere, hvor han anbefalte at EUs sjefsforhandler Michel Barnier umiddelbart starter forhandlinger med Storbritannia om en overgangsperiode. I denne perioden mener han at Storbritannia må respektere EU-retten, budsjettforpliktelser og juridisk tilsyn, uten å være med i EUs politiske strukturer.

Med hensyn til den fremtidige avtalen anbefalte Tusk i retningslinjene at EU27-lederne gir Barnier et mandat til å starte *«exploratory talks»*. Representanter for EU skal samme dag også ha sagt at det [ikke er aktuelt å starte samtaler med Storbritannia om den fremtidige avtalen før tidligst februar](#), og ikke før det de opplever som en splittet britisk regjering fremstår som mer samlet i sitt syn på en slik avtale med EU.

Dette gir tydelige indikasjoner på at neste fase av forhandlingene kan bli minst like tøffe som selve skilsmissen. I følge politico.eu skal [utkastet til retningslinjer fra Tusk](#) vise at [forventningene til EU og Storbritannia skal være svært ulike](#). EU vil også i forhandlingene kunne bli bundet av nye og omfattende avtaler med Canada og Japan hvor klausuler om mulig oppgradering dersom EU skulle gi nye partnere (f eks Storbritannia) bedre vilkår, kan være med på å holde EU igjen på flere områder i forhandlingene med Storbritannia.

Europaparlamentet skal 13. desember [stemme over sin resolusjon](#) hvor det er forventet at også de vil anbefale Det europeiske råd å gå til fase to av forhandlingene.

Irland/Nord-Irland

Det vanskeligste spørsmålet i innspurten av skilsmisseforhandlingene var grensespørsmålet Irland/Nord-Irland. Partene så ut til å være [nær en avtale 4. desember allerede](#). Formålet var da å sikre tilstrekkelig regulatorisk konvergens mellom Irland og Nord-Irland til å unngå en ny fysisk grense post-brexit. May måtte allikevel trekke seg fra den angivelige avtalen fordi hennes nord-irske støttespillere (*«Democratic Unionist Party»*) fryktet at dette i praksis ville føre til regulatorisk divergens for Nord-Irland fra resten av Storbritannia.

I etterkant gikk mye av drøftelsene ut på å utdype hva som faktisk lå i regulatorisk tilnærming og understreke at en slik tilnærming ville gjelde hele Storbritannia. Både Theresa May og David Davis understreket i etterkant at det ikke var snakk om et særregime for Nord-Irland og at regulatorisk tilnærming på ingen måte innebar full konvergens eller harmonisering, men heller en fleksibel ordning hvor *“the two sides would, in some areas, want to reach the same regulatory outcomes, but by different methods”*.

Den endelige avtalen 8. desember gjentok garantien om at det ikke vil bli noen fysisk grense («*hard border*») og opprettholdt Belfast-avtalen. Den slo også fast at Storbritannia inkludert Nord-Irland vil forlate EUs tollunion. Skulle det ikke bli noen fremtidig avtale mellom EU og Storbritannia, vil Storbritannia sørge for full justering («*full alignment*») opp mot tollunionens og det indre markedets regler som opprettholder «*Good Friday*»-avtalen (se punkt 49 i skilsmisseavtalen).

May ga samme dag en [skriftlig garanti](#) for at hun vil støtte og opprettholde Nord-Irlands status som en integrert del av Storbritannia. Hun garanterte også for at det ikke vil bli nye grenser innenfor Storbritannia eller mellom Irland og Nord-Irland. Videre understreket hun at Storbritannia inkludert Nord-Irland vil forlate EUs tollunion og EUs indre marked og at ingen del av Storbritannia vil bli underlagt EU-domstolen.

Hvordan disse løftene, og særlig løftet om å forlate tollunionen og det indre marked, vil være kompatible med løftet om full justering («*full alignment*») opp mot tollunionens og det indre markedets regler som opprettholder «*Good Friday*»-avtalen ved et «*no deal*»-scenario, virker litt mer usikkert. Sistnevnte vil medføre at hele Storbritannia, hvis vi skal følge logikken om at samme regler skal gjelde hele landet, vil måtte ha en viss tilknytning til det indre marked og til tollunionen.

Borgeres rettigheter

På borgeres rettigheter gikk avtalen inn for at EU-borgere i Storbritannia og britiske borgere i EU som har opparbeidet rettigheter frem til Storbritannias uttreden av EU har rett til å bli værende i sine respektive land og at denne retten også skal garanteres for deres barn og for partnere i eksisterende *“durable relationships”*.

Rollen til EU-domstolen har lenge vært et omstridt tema i forhandlingene om borgeres rettigheter. Juncker sa under pressekonferansen 8. desember at «*For EU citizens the ECJ [European Court of Justice] will still be competent*». Avtalen etablerer rettigheter for borgere som følger av de rettighetene som ble etablert under Storbritannias medlemskap i EU og spesifiserer spesielt at ECJ er den overordnede dommer («*the ultimate arbiter*») i tolkningen av EU-retten. Britiske domstoler, som vil være ansvarlige for å overvåke EU-borgeres rettigheter i Storbritannia etter at skilsmisseavtalen er implementert i britisk rett, skal som følge av dette ta behørig hensyn til relevante beslutninger fra EU-domstolen. De skal også ha mulighet til å konsultere EU-domstolen når de anser at domsavsigelser fra ECJ kan være avgjørende for å avsi dom i egne saker (se punkt 38 i avtalen). Denne konsultasjonsmekanismen skal være tilgjengelig for britiske domstoler i åtte år etter at avtalen om borgeres rettigheter har trådt i kraft. For noen av de mest ivrige brexit-tilhengerne kan nok en slik rolle for EU-domstolen i såpass mange år etter Storbritannias uttreden fra EU være en utfordring.

Finansielle forpliktelser

Når det gjelder de finansielle forpliktelsene som dominerte forhandlingene i forkant av EU-toppmøtet i oktober, ble det i avtalen 8. desember ikke fastsatt noen endelig sum, men man kom til enighet om hvordan disse forpliktelsene skulle kalkuleres. Disse forventes i følge The Guardian å bli i størrelsesorden £50 mrd.

Storbritannia sa seg blant annet enig i å fortsette å betale inn i EUs budsjett som normalt i 2019 og 2020, og også å betale for andre forpliktelser som f eks pensjonsbidrag.

Brexit-minister David Davis uttalte søndag 10. desember til BBC at Storbritannia ikke vil betale noe til EU dersom det ikke blir noen fremtidig avtale: [*“No deal means we won’t be paying the money”*](#). Han la til at skilsmisseavtalen var *“a statement of intent”* heller enn *“a legally enforceable thing”*. Også statsminister Theresa May er 11. desember forventet å understreke overfor parlamentet at [*“nothing is agreed until everything is agreed”*](#). Den britiske regjeringen ser med dette ut til å skape en viss tvil om skilsmisseavtalen faktisk er bindende eller ikke.

Den fremtidige avtalen. Theresa Mays Firenze-tale.

Når det gjelder den fremtidige avtalen med EU oppfordret Theresa May i sin [tale i Firenze](#) i september at denne måtte være unik og gå lenger enn det EU hadde avtalt med Canada (CETA). Hun bekreftet i talen også at:

- Storbritannia går ut både av det indre marked og EUs tollunion.
- Ingen avtale vil for henne fremdeles være bedre enn en dårlig avtale.
- EØS-avtalen ikke er noen aktuell modell for Storbritannia.

May snakket om behovet for økt kreativitet i forhandlingene til å skape noe helt nytt og annerledes. I realiteten kan det vel virke som om utfallet allikevel vil måtte ligge et sted mellom CETA og EØS-avtalen. EU har vært tydelig på at ingen handelsavtale vil gi den adgangen Storbritannia har til det indre marked i dag. Eneste måte å oppnå dette på vil være gjennom en eksisterende avtale som EØS-avtalen, men dette vil kreve forpliktelser som Storbritannia helt kategorisk har avvist. Michel Barnier har også uttalt at [det mest sannsynlige utfallet av forhandlingene om en fremtidig avtale vil være en CETA-lignende avtale](#).

Les også en interessant analyse fra Centre for European Reform (CER) om forskjellen mellom EU-medlemskap og en mer tradisjonell handelsavtale som CETA: [“UK + EU = Canada+?”](#).

Overgangsperiode eller implementeringsperiode?

I Firenze snakket Theresa May også om en «implementeringsperiode» som skulle hjelpe Storbritannia (og EU) å få på plass alt som skulle til for å gjennomføre en fremtidig avtale. Perioden for en slik periode skulle være begrenset til maksimalt to år. I denne perioden skulle Storbritanniens forhold til EU videreføres som i dag, med de forpliktelser og muligheter som ligger i dette, men altså uten å være EU-medlem.

May gav inntrykk av at denne to-årsperioden kun ville dreie seg om en implementeringsperiode for en allerede ferdigforhandlet (fremtidig) avtale. Dette ble bekreftet i en [debatt i parlamentet i etterkant av EU-toppmøtet](#) hvor May insisterte på at det ikke ville bli noen implementeringsperiode dersom en fremtidig avtale ikke var på plass innen mars 2019. Hun insisterte også på at Storbritannia skulle ut både av det indre marked og av EUs tollunion i mars 2019 (altså ikke fortsette i disse under en mulig implementeringsperiode?). Hvordan dette skulle være forenlig med et scenario hvor alt skulle fortsette som før bortsett fra formelt medlemskap virket litt mer usikkert. Labour har også gått inn for at Storbritannia skal bli værende både i det indre marked og i EUs tollunion i en overgangsperiode.

På EU-siden ser virkelighetsforståelsen ut til å være en litt annen enn i den britiske regjeringen. Man snakker der om en klassisk overgangsordning hvor partene skal bruke (minst) to år på å fremforhandle/ferdigstille en fremtidig handelsavtale. Man ser med andre ord ikke for seg at en slik detaljert avtale vil være på plass innen mars 2019. I EU ser også holdningen ut til å være at alt skal fortsette som før i en overgangsperiode bortsett fra at Storbritannia ikke lenger vil være medlem av EU (og altså ikke vil sitte ved bordet eller ha beslutningsmyndighet). I et slikt scenario vil Storbritannia forbli i det indre marked og i EUs tollunion i den gitte perioden. I en

slik løsning vil kunne sette klare begrensninger på Storbritannias ønske om å føre en egen eller selvstendig handelspolitikk.

WTO-dimensjonen

Det er særlig to aspekter som er viktige mht. WTO og brexit. Først, Storbritannia må som selvstendig WTO-medlem fra mars 2019 forhandle egne bindingslister (tollsatser, tjenester mm) innenfor WTO. I dag dekkes Storbritannia av EUs bindingslister. Egne bindingslister vil være et viktig utgangspunkt når land skal forhandle med Storbritannia om handelsavtaler post-brexit. Storbritannia har i [et fellesbrev med EU](#) til WTO sagt at de har en intensjon om å videreføre dagens markedsadgang, mao. innføre samme bindingslister og markedsadgang som EU. Dette virker som den enkleste løsningen, men spørsmålet blir allikevel om alle WTO-medlemmene vil godta dette. Det andre spørsmålet gjelder de tollfrie importkvotene som EU i dag har gjennom WTO. Hvordan skal disse fordeles mellom EU og Storbritannia? Her har EU og Storbritannia i fellesskap kommet fram til et forslag hvor disse skal fordeles etter dagens forbruk i henholdsvis EU og Storbritannia. Dette har så langt blitt avvist av flere WTO-medlemmer og viser at WTO-dimensjonen ved brexit også kan bli krevende.

På møte i Europautvalget 25. oktober reiste Svein Roald Hansen (Ap) spørsmål ved konsekvensene av dette for Norge. Statsråd Berger Røsland svarte: «Så skal jeg ta med meg dette om fordeling av importkvoter. Jeg tror absolutt det er noe vi godt kan gå nærmere inn i og gi en bedre redegjørelse for på et senere tidspunkt.»

Brexit og Norge

Den norske regjeringen har vært tydelig på at brexit ikke endrer Norges forhold til EU. Dette forblir forankret i EØS-avtalen og andre avtaler med EU. Når det gjelder forholdet til Storbritannia vil regjeringen følge tett hva skilsmisseavtalen og en eventuell overgangsordning mellom Storbritannia og EU vil bety for det indre marked. Regjeringen har vært tydelig på at Norge ønsker muligheten til å bli inkludert i felles løsninger som berører det indre marked.

Statsråd Berger Røsland ønsket 8. desember skilsmisseavtalen mellom EU og Storbritannia velkommen, men [advarte mot at den ikke sikrer norske borgeres rettigheter](#). Hennes håp er at avtalen mellom EU og Storbritannia kan utvides til EØS-landene, slik at den også omfatter nordmenn i Storbritannia og briter i Norge: «Nå handler det om å finne de tekniske løsningene for det, all den tid vi ikke er en del av utmeldingsavtalen».

Overgangsperiode

Når Storbritannia går ut av EU i mars 2019 går landet også formelt ut av EØS. Artikkel 126 i EØS-avtalen fastslår at for å være part til EØS-avtalen må man enten være EU- eller EFTA-medlem. Med Mays siste uttalelser vil Storbritannia være hverken eller fra mars 2019. Samtidig ser det ut til å være en forståelse både i (deler av) Storbritannia og i EU at Storbritannia i en overgangsperiode på to år vil fortsette å delta i det indre marked på samme vilkår som før. Theresa May har også tidligere uttalt at rettigheter som gis EU-borgere i Storbritannia også skal utvides til å gjelde EØS EFTA-borgere.

Politisk sett trenger dette derfor ikke å skape problemer for EØS EFTA-landene så lenge både EU og Storbritannia er enige om at løsningene som angår det indre markedet i en overgangsperiode også skal omfatte EØS EFTA. Men rent formelt eller juridisk må vel dette allikevel forankres? I et scenario hvor alt skal fortsette som før, men hvor Storbritannia formelt ikke lenger er medlem av EØS (eller EU), må vel EØS EFTA-landene på ett eller annet juridisk vis bli forsikret om at alt faktisk *vil* fortsette som før i den gitte overgangsperioden? Spørsmålet er hvordan dette best kan gjøres. Vil det være gjennom en trepartsavtale mellom EU, Storbritannia og EØS EFTA-landene, og/eller forhandles som en del av de samtale som etter EØS-avtalen skal finne sted når/ hvis Storbritannia notifiserer sin uttreden av EØS-avtalen?

Sistnevnte skal gjøres skriftlig på basis av artikkel 127 i EØS-avtalen senest ett år før uttrede. De gjenværende avtalepartene skal da "sammenkalle til en diplomatisk konferanse for å vurdere de endringer det måtte være nødvendig å gjøre i avtalen". På [europautvalgsmøtet i Stortinget 25. oktober](#) bekreftet statsråd Berger Røsland at Storbritannia så langt ikke har varslet uttrede av EØS etter artikkel 127, "men vi har fra EØS/EFTA-siden meddelt til EU og Storbritannia at vi mener at det må skje".

Se mer i [informasjonspakken til EU/EØS-debatten 30. november](#).

Fremtidig avtale

Når det gjelder en fremtidig handelsavtale med Storbritannia presenterte regjeringen i november 2016 en [handelspolitisk analyse](#) som kort oppsummert sier at en bilateral avtale med Storbritannia må gi minst like god markedsadgang som EØS-avtalen. Utover dette vil det også være ønskelig å forhandle om bedre markedsadgang for fisk enn det som er tilfelle innen EØS i dag.

Brexit og konsekvenser på fiskeriområdet var tema på europautvalgsmøtet i mai 2017 (se [referatet](#) og [informasjonspakken](#) fra møtet).

I slutten av november var det fiskeriforhandlinger mellom Norge og EU i Bergen. Her deltok også britiske representanter sammen med andre nasjonale myndigheter på EU-siden. Under forhandlingene skal Norge i følge politico.eu («*Norway pushes for fisheries negotiations overhaul after Brexit*», 1. desember) ha foreslått et nytt institusjonelt oppsett for fiskeriforhandlinger mellom EU, Storbritannia og Norge post-brexit i form av en felles fiskerikommisjon for de tre partnerlandene. I følge politico.eu skal EU ha blitt (negativt) overrasket over at Norge allerede nå kom med et så konkret forslag for et post-brexit scenario.

Det er per dags dato ikke noe felles EFTA-spor i forhold til Storbritannia med tanke på en handelsavtale post-brexit. EFTA-landene har alle etablert bilaterale dialoger med Storbritannia på embetsnivå for å bedre forståelsen for fremtidige handelspolitiske interesser. De fire landene holder hverandre oppdatert om sine respektive prosesser.

EØS-rådsmøtet

Det halvårlige møtet i EØS-rådet fant sted 14. november. EØS-rådet er det øverste politiske organet i EØS-samarbeidet. Her møter de tre EØS EFTA-ministrene sine politiske kolleger i EU (fra EU-formannskapet og fra EUs utenriksstjeneste).

Regjeringen har denne gangen oversendt [konklusjonene fra møtet](#) til Europautvalget.

Møtene i EØS-rådet følger stort sett en fast dagsorden: en gjennomgang av hvordan samarbeidet fungerer, og en debatt om et aktuelt tema. Konklusjonene fra selve møtet følger også en nokså fast mal, og inneholder som oftest ingen store overraskelser. Det viktigste på møtet 14. november var kanskje den uformelle politiske dialogen om brexit i forkant av selve møtet, hvor også EUs sjefsforhandler Michel Barnier deltok.

Brexit

Den politiske dialogen om brexit inngår ikke i den formelle delen av EØS-rådsmøtet. Likevel omtales brexit i konklusjonene. EØS-rådet understreker her viktigheten av å ivareta EØS-avtalen, og å sikre videreføringen av et velfungerende og homogent EØS. Dialog og utveksling av informasjon er sentralt. Ifølge [regjeringens pressemelding](#), sa statsråd Marit Berger Røsland at: «Norge har sterke økonomiske, politiske og historiske forbindelser med Storbritannia. Vi er i nær kontakt med Storbritannia jevnlig og på dette stadium er det dialog, ikke forhandlinger, som gjelder». ([Se egen sak om brexit](#))

Dataøkonomi

Et fast punkt på dagsorden er debatten om et aktuelt tema. Denne gangen var det arbeidet med å utvikle den europeiske dataøkonomien som var tema. Estland har satt digitalisering høyt på dagsorden i formannskapsperioden. På møtet sa statsråd Marit Berger Røsland at: «Norge støtter Europakommisjonens initiativ for å fremme dataøkonomien i Europa, inkludert tiltak for å sikre fri flyt av data over landegrensene».

Etterslepet

De siste årene har konklusjonene stort sett omhandlet de samme temaene: energi og klima, EØS-midlene, kapitalkontroll (Island), EU-programmer (forskning), handel med landbruksvarer, samt fisk og fiskeriprodukter.

I tillegg er det et fast punkt om etterslep i gjennomføring av EØS-relevante rettsakter. Dette omtales som «backlog», og er forsinket innlemmelse i EØS-avtalen av rettsakter som allerede er trådt i kraft i EU. Ifølge [framdriftsrapporten](#) til møtet, er etterslepet steget med 7,8 prosent siden mai 2017, og er nå på 540 rettsakter. Utenriktjenesten i EU har, ifølge referater fra tidligere møter i EØS-rådet, vært svært kritisk til forsinkelsene, og mener at disse kan true homogeniteten i det indre marked. (Referatet fra november-møtet blir offentlig først etter ett år).

Eksempler på områder hvor etterslepet er spesielt stort er der hvor man har ventet lenge på å få innlemmet såkalte «moderrettsakter» i EØS-avtalen, som for eksempel EØS EFTA-[deltakelse i EUs finanstilsyn](#). Til tross for at denne saken ble løst i fjor med innlemmelse av de relevante moderrettsaktene i EØS-avtalen, er etterslepet på finansområdet på 259 rettsakter. I redegjørelsen 23. november sa statsråd Berger Røsland at også EU-siden har et ansvar for å redusere etterslepet, og at man har blitt enig med Kommisjonen om å få særlig fortgang i arbeidet på finansområdet.

«Problemrettsakter»

To rettsakter framheves spesielt i konklusjonene fra møtet: [tredje postdirektiv](#) og [GMO](#), hvor EØS-rådet etterlyser en rask konklusjon. Det understrekes også at det er viktig at [personvernforordningen](#) snarest tas inn i EØS-avtalen. Regjeringen legger opp til at forordningen skal innføres i Norge samtidig som i EU, det vil si mai 2018.

I framdriftsrapporten utheves også andre utestående rettsakter: [innskuddsgarantidirektivet](#), [telekompakken fra 2009/BEREC](#), regler for [klassemessig/inspeksjon av skip](#), og flere rettsaker på finansområdet, blant annet [kapitalkravsdirektivet \(CRD IV\)](#) og [kapitalkravforordningen \(CRR\)](#).

Telekompakken fra 2009 har vært en gjenganger blant «problemrettsaktene», og skyldes uenighet om deltakelsen i BEREC (EUs telekomtilsyn). EØS/EFTA-landene ønsker full deltakelse uten stemmerett i BEREC (som i andre EU-tilsyn), men har kun fått observatørstatus. EU behandler for tiden et forslag til endring av BEREC-forordningen, og det ser så langt ut som at det åpnes for full deltakelse for tredjeland (uten stemmerett).

I saken som nå er til behandling foreslo Kommisjonen at BEREC skal gjøres om til et EU-byrå. Det kan imidlertid se ut som dette ikke får støtte i Rådet og Europaparlamentet. EU-ministrene var 4. desember enige om at de ønsket å [beholde dagens ordning for BEREC, hvor myndigheten ligger hos de nasjonale teletilsynene](#). Det foregår for tiden trilog-forhandlinger mellom Rådet, Parlamentet og Kommisjonen.

Artikkel 19. Geografiske indikatorer.

«The EEA Council acknowledged that the Contracting Parties had reaffirmed their commitment, in accordance with Article 19 of the EEA Agreement, to continue their efforts with a view to achieving the progressive liberalisation of agricultural trade. The EEA Council noted the

suspension of the negotiations between the EU and Norway on the protection of geographical indications».

Norge og EU undertegnet Artikkel 19-avtalen om liberalisering av handel med landbruksprodukter 4. desember. Den er sendt til Europaparlamentet for behandling, og er ventet å tre i kraft høsten 2018.

Forhandlinger om en avtale om geografiske indikatorer ble lansert i november 2013, men ble suspendert etter anmodning fra den norske siden etter den femte forhandlingsrunden i april 2016. Avtalen var ment å beskytte 23 norske betegnelser, som for eksempel Lofotlam, Hardangermoreller og Ringerikspotet. Fra EUs side forhandlet man om 1000 matvarer med geografisk beskyttede betegnelser. Det er denne ubalansen som var bakgrunnen for den norske suspensjonen av forhandlingene, ifølge et intervju med daværende statsråd Vik Aspaker i Nationen i mai 2016. Ifølge en ny rapport fra Kommisjonen om gjennomføringen av eksisterende handelsavtaler, [ønsker EU å gjenoppta forhandlingene](#) om en GI-avtale.

Fiskeriforvaltning ikke en del av konklusjonene

Referatet fra møtet er ikke tilgjengelig før om et halvt år. I forkant av dette møtet ble [referatet fra mai-møtet](#) publisert. Det utfyller konklusjonene, ved at man kan lese innleggene til EUs representanter og ministrene fra EØS EFTA-landene. Her går det blant annet fram at Norge ikke ønsket å ta inn et punkt om bærekraftig forvaltning av fisket i Nord-Atlanteren, med henvisning til at det faller utenfor EØS-avtalen. [Ifølge NTB ble det samme punktet strøket fra konklusjonene](#) denne gangen også.

Mobilitetspakken 2

Kommisjonen la 8. november frem mobilitetspakken, [Clean Mobility Package](#), som skal hjelpe EU med å nå Paris-avtalens forpliktelser om å redusere CO2-utslipp med 40 prosent innen 2030. Pakken er nummer to i rekken av tre, og omfatter en meddelelse og følgende initiativ:

1. *Forordning om nye CO2-standarder.* Kommisjonen foreslår at de gjennomsnittlige CO2-utslippene skal være 15 prosent lavere i 2025 og 30 prosent lavere i 2030 sammenlignet med 2021 for både nye personbiler og lette varebiler.
2. *Direktiv om rene kjøretøy.* Skal fremme etterspørselen og utbredelsen av rene mobilitetsløsninger gjennom offentlige anbud, slik at fremtidens offentlige kjøretøy blir miljøvennlige.
3. *Handlingsplan for utbygging av infrastruktur for alternative energibærere i transport.* Kommisjonen har som mål at fylling av alternative energibærere blir like enkelt som fylling av bensin og diesel.
4. *Revisjon av direktivet om kombinert transport.* Godstransport skal i større grad skje ved å kombinere lastebil, tog og skip for å redusere antall lastebiler på europeiske veier.
5. *Forordning om busstransport.* Kommisjonen vil stimulere utviklingen av bussforbindelser over lange avstander i Europa, som et alternativ til privatbilismen, ved å åpne hjemmemarkedene for mer konkurranse.
6. *Et batteriinitiativ* som skal fremme europeisk batteriteknologi- og produksjon.

Både forslag til forordning om CO2-normer, direktiv om rene kjøretøy, direktiv om kombinert transport og forordning om busstransport er merket EØS-relevant. Handlingsplan for infrastruktur for alternative energibærere, er oppfølging av direktiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om [infrastruktur for alternative energibærere i transport](#) som også er EØS-relevant.

Den nye [Mobilitetspakken kan få konsekvenser for Norge](#), ifølge regjeringen. Samferdselsdepartementet vil derfor følge nøye med på behandlingen av forslagene i Rådet og Europaparlamentet. Departementet har bedt om skriftlige innspill innen 1. desember 2017.

Forordning om nye CO2-standarder for personbiler og lette varebiler

Kommisjonen mener den europeiske bilindustrien henger etter den amerikanske og kinesiske i utviklingen av rene kjøretøy. [De nye CO2-standardene](#) skal bidra til at de europeiske bilprodusentene utvikler og selger lavutslippskjøretøy. Kommisjonen har satt et mål på 15 prosent reduksjon i CO2-utslippene fra nye biler registrert i 2025 for å kick-starte investeringene i ny teknologi. Det skal bidra til å nå målet om 30 prosent reduksjon i CO2-utslippene innen 2030 sammenlignet med gjennomsnittlige utslipp fra nye registrerte biler i 2021.

Ifølge forslaget kan Kommisjonen ilegge bøter til bilprodusenter som ikke når sine utslippsmål. Boten for å overskride målene foreslås satt til 95 €/g CO2/km per nyregistrert kjøretøy.

På tross av de nye CO2-standardene forventer Kommisjonen at [80 prosent av de nye bilene i 2030](#) fortsatt vil ha forbrenningsmotor.

I forslaget ligger også en anbefaling til bilprodusentene om hvor stor andel av salget som bør være null-, eller lavutslippsbiler (biler med CO2-utslipp på mindre enn 50 gram). Hvis dette antallet utgjør 15 prosent i 2025 og 30 prosent i 2030, får bilprodusentene en rabatt på CO2-kravet.

Kommisjonen foreslår ingen straffereaksjon om bilprodusentene ikke oppnår målet om andel null- og lavutslippsbiler. Kommisjonen følger dermed ikke myndighetene i Kina og California som har innført krav om kvoter/salgsmål og straffereaksjoner overfor bilprodusentene dersom ikke målene nås.

De nye CO2-standardene skal gjelde gjennomsnittlig utslipp fra alle nyregistrerte biler i alle medlemsstatene i EU. Medlemsstatene skal rapportere årlig om nyregistrerte personbiler og lette varebiler til Kommisjonen. Kommisjonen og det europeiske miljødirektoratet, EEA, skal utarbeide en årlig rapport inkludert en beregning av hver enkelt bilprodusents CO2-resultat. Bilprodusentene kan notifisere eventuelle feil i medlemsstatenes rapportering.

Den europeiske bilindustriens forening, ACEA mener at Kommisjonen går for langt. ACEA, hevder at en [reduksjon i CO2-utslippet på 20 prosent i 2030](#) kan være oppnåelig, til en høy, men akseptabel pris. Paraplyorganisasjonen for europeiske miljøorganisasjoner, *Transport & Environment* (T&E), mener pakken er en [gave til europeiske bilprodusenter](#).

Den største partigruppen i Europaparlamentet, sentrum-høyre (EPP), [er positive til Kommisjonens forslag](#), mens den nest største gruppen, sosialdemokratene (S&D), mener en reduksjon på 30 prosent er «helt uakseptabel» ([de ønsker et mål på 40 %](#)). Syv EU-land har [tidligere skrevet](#) til Kommisjonen at de ønsker et mål på 40 prosent CO2-reduksjon i utslippet fra nye biler i 2030.

Betydning for Norge

Ved en implementering av forordningen i EØS EFTA-landene slik forordningen nå er foreslått vil EØS EFTA-landene måtte ha tilsvarende mål for snittet av sine nyregistrerte biler. Kravene om rapportering vil bli gjort gjeldende i Norge. Kommisjonens ansvar og oppgaver overfor EU-statene vil normalt også måtte ivaretas for EØS EFTA-landene. Snittet for utslipp fra nyregistrerte biler i EØS EFTA vil måtte beregnes, eventuelt som del av EU-markedet.

I tillegg vil kravene til EU ha betydning for utviklingen av nye biler til det norske markedet. Regjeringen har meldt til Kommisjonen at [Norge ønsker strengere utslippskrav](#).

Direktiv om rene kjøretøy

Kommisjonen vil bruke [offentlige anbud for å stimulere bilindustrien til å utvikle renere biler](#). Medlemsstatene har ikke utnyttet denne muligheten mener Kommisjonen. Direktivet består grovt forenklet av to deler. På den ene siden definerer direktivet hva som er rene kjøretøy i 2025 og 2030, og på den andre siden setter direktivet konkrete mål for hvor stor andel disse rene kjøretøyene skal utgjøre av medlemsstatenes kjøp, leasing og leie gjennom offentlige anbud i 2025 og 2030. Dette gjelder også anbud om offentlige transporttjenester. Kommisjonen foreslår ulike mål medlemslandene. Medlemsstatene står fritt til å vedta mer ambisiøse mål.

Medlemsstatene skal rapportere om gjennomføringen av direktivet hvert tredje år fra 2023 med full rapportering om oppnåelse av 2025-målene i 2026.

I Sverige, Finland, Tyskland, Nederland og Storbritannia m.fl. skal andelen rene personbiler og lette varebiler være 35 prosent i 2025 og 2030. Andelen skal altså ikke økes, men definisjonen av rene biler blir skjerpet fra lavutslippsbiler i 2025 til nullutslippsbiler i 2030.

Kommisjonen har ikke forslått utslippsmål for rene tunge kjøretøy, men krav om bruk av alternative energibærere; elektrisitet, hydrogen og naturgass (inkludert biometan).

I Sverige, Danmark, Tyskland, Storbritannia, Nederland m.fl. skal andelen tunge godsbiler med alternative energibærere øke fra 10 prosent i 2025 til 15 prosent i 2030, mens andelen busser med alternative energibærere skal økes fra 50 prosent i 2025 til 75 prosent i 2030.

Betydning for Norge

En implementering av direktivet i EØS/EFTA-statene vil medføre tilsvarende mål om andel rene kjøretøy i offentlige anbud i Norge og tilsvarende rapportering om måloppnåelse.

Handlingsplan for infrastruktur for alternative energibærere i transportsektoren

I henhold til [direktiv om etablering av infrastruktur for alternative energibærere](#) fra 2014, har medlemsstatene utarbeidet nasjonale planer for å fremme etableringen av infrastruktur for alternative energibærere. Etter en gjennomgang av de nasjonale planene fant Kommisjonen behov for ytterligere innsats både for kjøretøy og for fartøy.

2014-direktivet er EØS-relevant og [EU og EØS/EFTA-landene vurderer nå utkast til EØS-komitevedtak](#). Dette vil kunne få betydning for en eventuell tilsvarende handlingsplan for EØS/EFTA-landene

For å styrke satsingen, foreslår Kommisjonen å bruke [€ 800 millioner til infrastruktur for fylling av alternative energibærere](#) som elektrisitet, hydrogen og naturgass. Midlene skal være en blanding av bevilgninger og lån fra [Connecting Europe Facility](#) og [NER 300](#) (inntekter fra salg av 300 millioner ETS kvoter fra *New Entrants' Reserve*). Kommisjonen anslår at behovet for investeringer i infrastruktur for alternative energibærere innen 2025 er [€ 16-22 milliarder](#).

I tillegg til å sette opp flere lade- og fyllestasjoner foreslår Kommisjonen også tiltak for sikre at infrastrukturen er interoperatibel og fungerer på tvers av medlemsstatene.

Revisjon av direktivet om kombinert transport

Kombinert transport betyr at mesteparten av godstransporten skjer på jernbane eller på fartøy, mens kjøretøy frakter godset en kort strekning ved start og/eller. Forslaget til revidert direktiv skal gjøre [kombinert transport mer konkurransedyktig](#) i forhold til godstransport på vei. Kommisjonen foreslår å:

- Revidere definisjonen på kombinert transport, til også å omhandle innenlands transport og spesifisere maksimal avstand for gods transport på vei.

- Utvide muligheten medlemsstatene har til å gi økonomisk støtte med bl.a. skattereduksjoner for kombinert transport og investeringer i godsterminaler for omlastning mellom veitransport, jernbane og fartøy.
- Forbedre overvåkingen av støtteberettigelse og håndhevelse. Operatørene må bevise at det er kombinert transport for å få støtte fra medlemsstatene.
- Forenkle direktivets betingelser for rapportering og overvåking.

Kabotasje – kombinert transport

Direktivet gir unntak for kabotasjereglene for veistrekninger som er en del av internasjonal kombinert transport. Godkjente transportører etablert i EU kan utføre transportarbeidet på vei som del av internasjonale kombinerte transporten i alle medlemsstatene, selv om veitransporten ikke krysser landegrensene. Dette mener Kommisjonen er en forutsetning for at internasjonale kombinerte transporten skal kunne konkurrere mot internasjonal veitransport. Kommisjonen foreslår å forenkle og styrke rapportering og kontroll, blant annet med elektroniske fraktbrev. Unntaket fra kabotasjereglene gjelder ikke for innenlandske kombinerte transporten.

Nordic Logistics Association (NLA) mener forslaget ikke er en forenkling, og er [redd for at det åpner opp nye muligheter for å omgå reglene](#) for veitransport på. NLA er skuffet over at Kommisjonen i det nye forslaget ikke anerkjenner at enhver kombinert transport i et medlemsland som ikke utføres av en lokal operatør, er i direkte konkurranse med lokale transportører, og at de sosiale reglene derfor må være like for begge parter. ([Se egen sak om kabotasjen](#)).

Forordning om busstransport

Ved [å åpne hjemmemarkedene for mer konkurranse](#) vil Kommisjonen stimulere utviklingen av buss som et alternativ til privatbilismen. Billigere og bedre bussforbindelser skal gi miljømessige, transportmessige og sosiale gevinster. Busselskaper skal kunne tilby innenlands langdistanse passasjertjenester, og man vil fjerne de juridiske hindringene for markedsadgang og sikre en rettferdig og ikke-diskriminerende tilgang til terminalinfrastruktur. En [høring](#) ble avsluttet i mars i år.

Kommisjonen mener at det i dag er et lappeteppes av regler som regulerer tilgang til nasjonale markeder for busstrafikk, noe som begrenser transportbedrifters evne til å utvikle paneuropeiske bussruter, spesielt hindrer det utviklingen av bussruter mellom byer. Det kreves i dag tillatelse fra myndighetene i alle landene hvor passasjerer slippes av eller tas på. [Kommisjonen foreslår](#) blant annet at:

- Godkjente bussoperatører skal ha adgang til å transportere passasjerer på internasjonale og nasjonale linjer på strekninger over 100 km i luftlinje.
- På strekningen under 100 km i luftlinje (120 km ved bestemte forhold), kan medlemsstatene nekte tillatelse med begrunnelsen knyttet til offentlig tjenestekontrakt.
- Transportselskapene skal ha rettferdig og ikke-diskriminerende adgang til terminalene.
- Kabotasje skal være tillatt for:
 - Særlige, midlertidige rutetraffikktjenester etter inngått kontrakt mellom bestiller og utfører
 - Sporadiske tjenester
 - Rutetraffikktjenester som del av internasjonal trafikktjeneste.

I [konsekvensutredningen](#) står det at forslaget om et felles EU-regelverk har fått blandet mottagelse hos nasjonale myndigheter, blant annet knyttet til spørsmålet om å sikre adgang til nasjonale markeder for rutekjøring uten forskjellsbehandling. Det skal være bred enighet om at prosedyren for utstedelse av tillatelse bør opprettholdes, og at begrepet bussterminal bør defineres. De fleste interessenter støtter fastsettelsen av et felles krav om rettferdig tilgang til terminaler.

Reaksjoner på forslaget

Ifølge et [svensk departementsnotat](#) mener den svenske regjeringen det er bra at Kommisjonen forslag vil gjøre det enklere å bedrive internasjonal persontransport og at dette markedet gjøres mer tilgjengelig. Regjeringen er derimot negativ til forslaget om tilgang til terminaler, og mener dette vil innebære en komplisert administrativ prosedyre for noe som ikke anses å være et stort problem. De påpeker også at bestemmelsene om kabotasje «må analyseres videre». I Sverige er det kommersielle bussmarkedet allerede åpent, og regjeringen viser til at Sverige ikke har utnyttet muligheten til å avvise en søknad med henvisning til den økonomiske likevekten i en offentlig tjenestekontrakt.

Ifølge [Europautredningen](#) fra 2012 (kapittel 20.2.3) har det vært uklarhet omkring EU/EØS-rettens betydning for norske myndigheters handlingsrom ved tildeling av eneretter og støtte i forbindelse med kollektivtransporttjenester, og ESA har flere ganger hatt det norske ekspressbussmarkedet i søkelyset.

Batteriinitiativet

På et høynivå-møte i Brussel 11. oktober lanserte Kommisjonens visepresident Maroš Šefčovic en [allianse for batteriproduksjon- og utvikling i EU](#). Målet med «Batteri-alliansen» er å styrke Europas konkurransevne i forhold til Asia og USA på dette området. Šefčovic varslet at det vil bli nedsatt en rekke arbeidsgrupper og at en strategisk plan vil bli presentert tidlig neste år.

I [meddelelsen](#) som ble presentert samtidig med initiativene i ren mobilitetspakken, skriver Kommisjonen at behovet for batterier i EU vil stige betydelig, ikke minst knyttet til utviklingen i el-bil markedet, og at dette er en vesentlig forutsetning for overgangen til ren mobilitet.

Kommisjonen foreslår å tildele 200 millioner euro under Horisont 2020 direkte til forskning og utvikling i batterier, som kommer i tillegg til 150 millioner euro som allerede er tildelt.

Utviklingen i EUs sikkerhets- og forsvarspolitik

Europakommisjonen la 1. mars fram eit [diskusjonsnotat om Europas framtid](#). Her skisserte Kommisjonen fem ulike alternativ for korleis EU kan utvikle seg framover. I sin [tale om EUs tilstand](#) i Europaparlamentet i september sa kommisjonspresident Jean-Claude Juncker at det nå er tid for å finne vegen vidare for EU. Det er nå tid for å byggje eit meir sameint, sterkare og meir demokratisk EU. Han tok også til orde for at alle EU-landa må behandlast likt, t.d. at Bulgaria og Romania må få medlemskap i Schengen. Han sendte same dag eit vegkart til rådspresident Donald Tusk med ein plan for arbeidet fram til 30. mars 2019. Dette er datoen da Storbritannia går ut av EU og EU vil ha 27 medlemsland.

I etterkant av det overordna diskusjonsnotatet la Kommisjonen i vår også fram fem refleksjonsnotat som går nærare inn på nokre utvalde tema, inkludert eit notat om [framtidig europeisk forsvar](#). Med utgangspunkt i strategiske, politiske, teknologiske og økonomiske drivarar, argumenterte Kommisjonen her for eit tettare EU-samarbeid om forsvar og sikkerheit. Samstundes understreka Kommisjonen at dette ikkje skal erstatte, berre komplettere, NATO-samarbeidet, jf. også omtale i [Stortingets EU/EØS-nytt](#) 8. juni. Mange av dei politiske vala EU skal gjere, vil påverke Noreg både i stort og smått. Dette gjeld også endring av EUs rolle på forsvarsområdet og samarbeidet mellom EU og NATO. I den europapolitiske debatten i Stortinget 30. november var det fleire som tok opp dette.

Statsråd Berger Røsland viste i si utgreiing i Stortinget 23. november til at EU nå etablerer nye instrument innanfor forsvars- og sikkerheitspolitikken. 23 land signerte 13. november [ein avtale om eit permanent strukturert militært samarbeid](#) (Pesco). Dette skal vere ein struktur som skal leggje til rette for at dei landa som ynskjer og evner, saman kan utvikle forsvarskapabilitetar, investere i felles prosjekt eller styrke den operasjonelle beredskapen. Det er venta at EUs etableringa av Pesco vil bli formelt vedteke i desember. [Regjeringa skreiv 15. november](#) at «Det

legges ikke opp til at land utenfor EU kan bli med i Pesco, men tredjeland som Norge kan unntaksvis inviteres til å delta i enkeltprosjekter hvis dette tilfører prosjektene «betydelig tilleggsverdi».

«Vi blir utestengt fra forsvarssamarbeidet PESCO, selv om vi er en av de ledende bidragsyterne til europeisk forsvarssamarbeid. Har statsråden et langsiktig mål om å bringe Norge inn i PESCO? Og hvis ikke, hvordan jobber statsråden for at vi allikevel har en stemme i dette nye, viktige forumet?» Det spurte Abid Q. Raja (V) statsråd Berger Røsland om i Stortinget 30. november.

Statsråden svarte at regjeringen følger «nøye med på utviklingen rundt Pesco og på om det kommer til å åpne seg muligheter for tredjelands deltakelse. ... Det er ikke avklart fra EUs side foreløpig. Det vil sannsynligvis fra vår side være ønskelig å delta i enkeltprosjekter av særlig interesse, men dette er det for tidlig å konkludere på nå.»

Statsråd Berger Røsland viste i Stortinget 23. november til at Norge deltek som eneste ikke-EU land i forsøksordninga for forsvarsforskning som utgjør den første delen av eit europeisk forsvarsfond som vart lansert i sommar, jf. også omtale i [Stortingets EU/EØS-nytt 12. oktober](#). Statsråd Bakke-Jensen gjorde greie for norsk deltaking i forsøksordninga i [Europautvalet 3. mai i år](#). Forsøksordninga [vil bli etterfulgt av eit permanent europeiske forsvarsfond frå 2020](#). Forslaget til det permanente fondet vart lagt fram av Kommisjonen i juni i år. I tillegg til finansiering av forskning, skal også fondet finansiere felles innkjøp og utvikling av viktig utstyr og teknologiar. Det er gjort framlegg om at det i perioden 2021-2027 skal brukast 500 millionar euro i året på forskning og 1 milliard euro i året til felles innkjøp. Torbjørn Svengård, administrerende direktør i Forsvars- og sikkerheitsindustriens forening uttalte til [forskning.no](#) 23. november at han er uroa fordi det i utkastet til forordning for dette permanente fondet er formuleringar som stenger norsk industri ute. «Det er mitt tips at EUs satsing på forsvarsforskning og felles anskaffelser vil være en flopp. ... Mitt råd er derfor at Norge heller øker innsatsen i de pågående prosjektene hvor norsk industri allerede er involvert.» Det sa Christian Tybring-Gjedde (FrP) i Stortinget 30. november.

Statsråd Berger Røsland sa samme dag i Stortinget bl.a. at regjeringen «mener at et sterkt og velkoordinert EU som tar større ansvar for felles sikkerhet, er bra, og det er bra også for det transatlantiske båndet. Så er det viktig at Norge og andre allierte som ikke er medlem av EU, inkluderes i utviklingen i EU på det sikkerhets- og forsvarspolitiske området, og det er også viktig at denne utviklingen skjer i nær kontakt med NATO.»

President i Det europeiske råd, president i Europakommisjonen og generalsekretæren i NATO vart i juli 2016 enige om ei [felles fråsegn](#) om å auke samarbeidet mellom NATO og EU. Det blir vist til at dette vil gjere begge partar sterkare. Fråsegna nemner m.a. sterkare samarbeid for å kjempe mot hybride trugsmål, sterkare operasjonelt samarbeid, sterkare cyberforsvar og utvikle kapabilitetar som er komplementære og kan operere saman. Fråsegna tek også til orde for ein sterkare forsvarsindustri og meir forskningssamarbeid. Framdrifta skal vurderast med jamne mellomrom. EUs ministerråd vedtok [5. desember 2017 konklusjonar](#) og slutta seg til framlegg til ein rekkje tiltak for å nå måla i fråsegna frå i fjor.

Europakommisjonen og EUs utanriksteneste kom [10. november med eit felles melding](#) som tek til orde for å fjerne hindringar for at militært materiell og personell kan flyttast raskt rundt i EU. Målet er å sikre meir effektiv og hurtig reaksjon både ved interne og eksterne kriser. På grunn av sin spesielle status er både militært materiell og personell underlagt andre reglar enn det som gjeld for varer og personar i den indre marknaden. EU tek mellom anna til orde for å utvikle ei felles forståing av behov og krav, vurdering av infrastruktur og tiltak for å takle hindringar på grunn av ulike reglar og prosedyrar for t.d. toll og farlege produkt. EU vil leggje fram ein handlingsplan knytt til dette innan mars 2018.

[Euractiv skreiv i samband med signeringa av avtalen](#) om Pesco at tilsvarande forsøk på å byggje opp forsvarssamarbeid i EU, ikkje har lykkast tidlegare. Storbritannia har vore den viktigaste bremseklossen i å styrke EU-samarbeidet. Etter brexit-avrøystinga er den britiske påverknaden svekka. Brexit saman med Russlands annektering av Krim viste behovet for sterkare sikkerheitssamarbeid i EU. Direktør i NUPI, Ulf Sverdrup, [skreiv i Dagens Næringsliv 13. november](#) at brexit kan føre til at både Noreg blir tettare integrert med EU nettopp på sikkerhetsområdet. Han viser til at Storbritannia har sendt klare signal om at det ynskjer fortsatt samarbeid med EU på dette området. Dersom EU og Storbritannia etablerer strukturar for å sikre dette, kan det også gje eit høve for Noreg til å kople seg på dette skreiv Sverdrup.

Sjå også [notatet frå Wilfried Martens Centre for European Studies](#) om utviklinga i europeisk sikkerheits- og forsvarspolitik. Notatet argumenterer for at EU treng ein klarare strategi, meir strukturert tilnærming til felles europeisk forsvarsinnsats, eit rettsleg rammeverk for samarbeid med tredjeland og revisjon av samarbeidet med NATO.

Snøkrabbe

Høyesterettsdom i favør av Norge. Fiskeriforhandlinger.

Snøkrabbekonflikten mellom EU og Norge gjelder fiske i Svalbardsonen, hvor EU ensidig har utstedt 20 lisenser til EU-fartøy i 2017. [EU mener](#) at forskjellsbehandlingen av norske og utenlandske fartøy er i strid med Svalbardtraktaten. [Norske myndigheter har et annet syn](#), og viser til at snøkrabben beveger seg på bunnen («sedentær art») og dermed skal forvaltes etter de samme prinsipper som sokkelen generelt. De mener Svalbardtraktaten og internasjonal havrett gir Norge rett til å forvalte ressursene på kontinentalsokkelen utenfor Svalbard. I tillegg har Norge enerett på å regulere utnyttelse av naturressurser, som snøkrabbe, i territorialfarvannet (12 nautiske mil) rundt Svalbard. En avgjørelse som sier at Svalbardtraktatens regler om like rettigheter også skal gjelde sokkelen, vil kunne få betydning for retten til å utvinne olje, gass og mineraler. Hvordan fangst av snøkrabben skal reguleres, kan derfor potensielt få svært vidtrekkende politiske konsekvenser for Norge.

29. november avsa Høyesterett [dom](#) i favør av Norge i én av to saker om snøkrabbe som verserer i det norske rettsapparatet. Konkret dreide saken seg om den litauiske båten Juros Vilkas og rettigheter på norsk sokkel i Smutthullet. I medhold av lisenser utstedt av EU, hadde båten fangstet snøkrabbe på norsk kontinentalsokkel i Smutthullet i Barentshavet uten norsk tillatelse. Spørsmålet Høyesterett tok stilling til var om straffereglene i [havressurslova](#), som forbyr slik fangst uten norsk tillatelse, strider mot Norges folkerettslige forpliktelser etter den nordøstatlantiske fiskerikonvensjonen (NEAFC-konvensjonen). Høyesterett gav staten medhold i at forbudet var i tråd med Norges folkerettslige forpliktelser, og at Norge etter havrettskonvensjonen har en suveren og eksklusiv rett til å utnytte snøkrabben – som en «sedentær art» - i den norske delen av Smutthullet. Samtidig tok ikke Høyesterett stilling til hvorvidt Svalbardtraktaten, som gir traktatpartene lik rett til fiske og jakt i de områder og territorialfarvann traktaten omfatter, fikk anvendelse. Dermed unngikk man eksplisitt å ta stilling til den betente rettslige uenigheten mellom EU og Norge knyttet til tolkningen av Svalbardtraktaten.

En annen snøkrabbesak, som berører arrestasjonen og boteleggingen av den latviske båten Senator for fiske i Svalbardsonen, er berammet til behandling i Hålogaland lagmannsrett 17. og 18. januar 2018. [Norge fikk medhold i Finnmark tingrett](#) i juni, og kapteinen på den latviske båten Senator og rederiet ble dømt for brudd på havressursloven og forbudet mot fangst av snøkrabbe. Førstestatsadvokat Lars Fause, som i januar skal prosedere ankesaken i Hålogaland lagmannsrett, har sagt til iTromsø at: «[Dette er en av de viktigste og vanskeligste sakene vi har ført for lagmannsretten](#). Jeg ville ikke si noe om konsekvensene saken kan få, men det handler i bunn og grunn om Norges suverenitet i fiskevernsonen og på sokkelen rundt Svalbard. Det står store verdier på spill».

Etter at dommen i Høyesterett falt, [uttalte](#) fiskeriminister Per Sandberg til NRK at «Det var en veldig viktig sak, og jeg legger ikke skjul på at jeg er veldig fornøyd med at Høyesterett ga staten medhold». Sandberg sa også at Norge ikke kommer til å endre sin praksis vedrørende straffeforfølgning av fartøy som fangster snøkrabbe uten norsk tillatelse: «Nå er det opp til EU. Vi venter i spenning på om Kommisjonen gir nye tillatelser til fartøy på norsk sokkel. Det har vi advart EU mot, fordi vi kommer til å videreføre praksisen med at de blir hentet inn og strafferettslig forfulgt». Samtidig ønsker Sandberg en bedre dialog med EU på dette punktet, ikke minst i lys av de utfordringer Brexit skaper for EU og EØS-avtalen.

Det ble forhandlet om snøkrabbe i marginene av de ordinære [fiskeriforhandlingene](#) i Bergen mellom Norge og EU i slutten av november. Forhandlingene ble avsluttet fredag 1. desember. Ifølge [Fiskeribladet](#) tilbød Norge EU en kvote på 500 tonn snøkrabbe som de måtte finne byttefisk for, dersom de hadde godtatt tilbudet. Men dette tilbudet ble avvist av EU. «Vi la frem tilbudet i et innlegg jeg holdt i plenum i forhandlingene, der jeg også var tydelig i vårt syn på at EU har åpnet for at enkelte medlemsstater har utstedt lisenser uten norsk samtykke. Dette er en grov krenkelse av Norges suverene rettigheter som kyststat, og i strid med det norske forbudet mot snøkrabbefangst», sa Norges forhandlingsleder fra Fiskeridepartementet Ann Kristin Westberg. «Jeg gjorde det klart at dersom EU åpner for det samme i reguleringsopplegget for 2018, som kommer i neste uke, vil ikke Norge fortsette samtalene med EU om snøkrabbe», sier hun.

I begynnelsen av november, publiserte EU-kommisjonen et forslag til [rådsforordning](#) som skal regulere fiske og fangst i EU. Forslagets punkt 33, som omhandler fangst av snøkrabbe, er nærmest identisk med fjorårets rådsforordning, hvor det ble utdelt 20 lisenser. Imidlertid er det i teksten tatt et forbehold; «*The recital will be updated in light of possible developments*». Dette kan innebære at man eksempelvis avventer utfallet av forhandlinger med Norge. [Kommisjonen publiserte 8. desember et notat som oppdaterer rådsforordningens tekst om snøkrabbe](#). Notatet er unntatt offentlighet.

Fiskerikomiteén i EP tar snøkrabbesaken til plenum

Snøkrabbesaken har de siste månedene fått økt politisk oppmerksomhet i EU, særlig i Europaparlamentet. Blant annet vil koordinatorene i Europaparlamentets fiskerikomiteé nå ha en interpellasjonsdebatt med EUs fiskerikommisær Karmenu Vella om konflikten.

«The Coordinators took note of the letter by Europeche in Annex VIII and decided to raise this issue as soon as possible directly with Commissioner Vella, by means of a major interpellation in Plenary», lyder [vedtaket 25. september](#).

Det vises til [brev fra Europêche](#) (Association of National Organisations of Fishing Enterprises in the EU). Europêche er ikke tilfreds med hvordan EU har håndtert situasjonen, og viser til at båter fra Latvia, Litauen, Polen og Spania, må bære store økonomiske tap.

Brevet omtaler den siste utviklingen i saken mellom EU og Norge. I tillegg til Senator-dommen i Finnmark tingrett 22. juni, omtales også den norske totalkvoten for 2017, hvor 500 tonn er avsatt til eventuelle avtaler med andre land. Det vises også til et nytt svar fra norske myndigheter til Europakommisjonen, hvor Norge gjentar tidligere krav. Europêche konkluderer med at Norge ikke har en intensjon om å diskutere eller godta et rimelig kompromiss. De mener Kommisjonens tilnærming ved ikke-konfrontasjon de siste åtte månedene har mislyktes.

Europêche foreslår at Europaparlamentet gjennomfører følgende tre tiltak:

- Vedta en resolusjon eller en offisiell uttalelse som bekrefter EUs posisjon om Svalbardtraktaten og retten til fiske.

- Oppfordre Kommissjonen til å gå bort fra en strategi som innebærer å overtale Norge, og i stedet gjennomføre effektive tiltak for å sikre EU-båtenes rettigheter.
- Be medlemslandene om å støtte egne selskap som er berørt.

Det er ventet at saken vil komme opp i plenum i Europaparlamentet i januar.

Fiskeriforhandlingene mellom EU og Norge i havn

Norge og EU ble 1. desember [enige](#) om en fiskeritavtale for 2018. «Fiskeritavtalen er viktig for både Norge og EU, og jeg er veldig fornøyd med at vi har blitt enige. Det har vært tøffe forhandlinger, men alle har vært konstruktive. Både Norge og EU er opptatt av å sikre en god forvaltning av våre felles ressurser i Nordsjøen og Skagerrak. Med en ny avtale på plass, kan vi fortsette det tette samarbeidet», sa fiskeriminister Per Sandberg etter at forhandlingene var avsluttet.

Fiskeritavtalen er omfattende, og skal både gi partene gjensidige fiskemuligheter på en rekke bestander, sørge for bærekraftig forvaltning og gi forutsigbarhet for næringen.

De mest sentrale punktene fra forhandlingene:

- *Mindre fisk kastes.* EU er i ferd med å innføre en plikt for fiskerne til å føre all fisken man tar opp til land. Det blir forbud mot å kaste ut fisk. Plikten innføres gradvis frem mot 2019. Norge har lenge arbeidet for at EU skal innføre et slikt forbud, som allerede eksisterer i Norge.
- *Bedre kontroll på torsk i Nordsjøen.* Norge og EU er enige om å etablere en arbeidsgruppe som skal se på utfordringene knyttet til kontrollen på hvitfisk i Nordsjøen, og hvilke tiltak som bør innføres. Bestanden av torsk i Nordsjøen har vært under press, men situasjonen har bedret seg betraktelig de siste årene. Norge har derfor hatt en høy torskekvote i Barentshavet. Det har gjort det utfordrende for Norge og EU å utveksle fiskemuligheter i hverandres farvann, fordi EU må kompensere for torsken de får fra Norge med kvoter til norske fiskere i EUs farvann.

Rapport i Europaparlamentet om havforvaltning

Europaparlamentet arbeider for tida med ein [rapport om internasjonal havforvaltning](#). Hovedinnholdet i rapporten er vurdert som positivt fra norsk side. Likevel er det enkelte av formuleringene i den vedtatte komitéinnstillingen som berører ressursutnytting (mineraler, olje og gass) og som norske aktører mener er i strid med internasjonal havrett og prinsippet om nasjonal råderett over egne ressurser. Flere aktører har derfor kontakt mot Europaparlamentet i forkant av at saken skal behandles i plenum, trolig i januar 2018.

Andre aktuelle saker:

Under «Andre aktuelle saker» inkluderer vi aktuelle saker som ikke er spilt inn til møtet av regjeringen, men som allikevel kan være av interesse for Europautvalget.

Forslag om styrking av EUs finanstilsyn

Europakommisjonen foreslår å gi økt myndighet og ressurser til EUs finanstilsyn. Forslagene, i det som omtales som [«finanstilsynsrevisjonspakken»](#), ble lagt fram 20. september. [Nylig publiserte Finansdepartementet et EØS-notat](#) om forslagene, hvor det pekes på at økt myndighet til finanstilsynene kan skape EØS-rettslige utfordringer knyttet til overnasjonale tilsynsplaner, deltakelse i beslutningsorganer, og ESMAs utvidede direktetilsyn.

EØS-notatet dekker alle de fire lovforslagene i «finanstilsynsrevisjonspakken», det vil si forslagene til endringer i rollen og oppgavene til tilsynsmyndighetene for bank (EBA),

verdipapirer (ESMA), forsikring og pensjon (EIOPA) og makrotilsyn (ESRB). Formålet med forslagene er å oppnå en enhetlig tilsynspraksis gjennom mer sentralisert, uavhengig og handlekraftig tilsyn på europeisk nivå. Samtidig ønsker Kommisjonen å legge til rette for utviklingen av ett kapitalmarkedstilsyn.

Kommisjonen foreslår at EUs finanstilsyn skal få ytterligere fullmakter og virkemidler for å samordne tilsynspraksisen. EØS-notatet viser blant annet til følgende forslag:

- *Overnasjonale tilsynsplaner:* EUs finanstilsyn skal hvert tredje år fastsette en tilsynsplan med strategiske mål og prioriteringer. Nasjonale tilsynsmyndigheter skal innarbeide disse målene og prioriteringene i sine nasjonale årsplaner, og får en plikt til å rapportere til EUs finanstilsyn i hvilken grad aktiviteter er gjennomført og mål nådd.
- *Vedtak ved uenighet:* EUs finanstilsyn skal få større mulighet for å gripe inn, megle og fatte vedtak ved uenighet mellom nasjonale tilsyn. De kan også i dag inviteres av en av partene til en slik rolle, men EUs finanstilsyn vil etter forslaget få anledning til å involvere seg i tvister på eget initiativ.
- *ESMA får utvidet direktetilsyn:* verdipapirtilsynet ESMA er det eneste av de tre finanstilsynene som i dag har direktetilsyn med foretak (kredittvurderingsbyråer og transaksjonsregistre). Kommisjonen foreslår at dette utvides til også å gjelde godkjenning av og tilsyn med enkelte andre typer foretak og produkter (fond og prospekter).
- *Oppretting av et nytt utøvende styre:* i dag er tilsynsstyret, hvor nasjonale tilsyn er representert, det øverste beslutningsorganet i hvert av de tre tilsynene. Det skal opprettes et nytt utøvende styre (Executive Board). Flere oppgaver og vedtakskompetanse foreslås flyttet fra tilsynsstyret til det nye utøvende styret. Det skal bestå av tilsynsstyrets leder og noen få fulltidsengasjerte medlemmer.
- *Endring av finansieringen:* i dag finansieres EUs finanstilsyn av nasjonale tilsyn og Kommisjonen. Det foreslås at nasjonale tilsyn ikke lenger skal bidra, men at man i stedet utlikner deler av kostnadene på markedsaktører i Europa.

I EØS-notatet vises det til tre EØS-rettslige problemstillinger knyttet til forslaget om en ytterligere overføring av myndighet:

- utvidet direkte tilsyn i ESMA av datarapporteringstjenester, enkelte typer alternative investeringsfond og flere typer prospekter
- nasjonal forpliktelse til å følge overnasjonale tilsynsplaner
- deltakelse fra EØS EFTA-landene i beslutningsorganer

[Nasjonale parlament](#) vurderer for tiden forslaget opp mot EUs nærhetsprinsipp. Fristen for å komme med en uttalelse er 11. januar 2018. [Finansutskottet i Sveriges Riksdag mener at deler av forslaget går for langt](#). Det gjelder forslaget om tilsynsplaner og ESMA's utvidede myndighet. Finansutskottet reagerer blant annet på at ESMA får ansvar for å påse at forvalterne følger nasjonal rett. Saken behandles i plenum 14. desember.

[Finansdepartementet avga høringsuttalelse om forslaget våren 2017](#), og var da kritisk til å gi EUs finanstilsyn økt myndighet og til å sentralisere ytterligere bruk av virkemidler.

Enighet om strengere typegodkjenning av kjøretøy

Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen ble enige om [ny forordning for typegodkjenning og testing av kjøretøy](#) 7. desember. Formålet er å unngå nye dieseldate-skandaler og sikre at bilene ikke har høyere utslipp enn tillatt.

Strengere regler for typegodkjenning

Det skal innføres strengere regler for revisjon av testing og godkjenning av nye bilmodeller. Bedriftene som utfører testene skal bli revidert jevnlig for å beholde sin godkjenning. Dette skal sikre at testene er uavhengige og har nødvendig kvalitet. Kommisjonen og andre medlemsstater kan utfordre godkjennelsen av tekniske prøveinstanser, dersom det oppdages avvik. Kommisjonen skal også revidere de nasjonale godkjenningsmyndigheter for å sikre at regler er implementert og strengt håndhevet i hele EU.

Kommisjonen vil ha myndighet til å utfordre godkjenningen av instanser som utfører typegodkjenningstestene og kan ilegge bilprodusentene eller testbedriftene bøter på opp til € 30 000 per ikke-godkjent bil.

Stikkprøver av typegodkjente kjøretøy i alle medlemsstatene

I det nye regelverket skal medlemsstatene foreta stikkprøver av kjøretøy som allerede er i markedet. Dette skal sikre at typegodkjente kjøretøy faktisk innfrir kravene i bruk. Medlemsstatene skal gjennomføre et minimum antall slike kjøretøykontroller hvert år.

Alle medlemsstater kan umiddelbart foreta tiltak overfor kjøretøy som ikke innfrir utslippskravene. De trenger ikke vente på myndigheten som utstedte typegodkjenningen. Medlemsstatene skal rapportere om resultatene fra denne markedsobservasjonen til Kommisjonen. Kommisjonen vil også foreta kontroller uavhengig av medlemsstatene. Kommisjonen skal opprette et forum med medlemmer fra medlemsstatene som skal koordinere nasjonale myndigheter og fremme god praksis, håndheving, utvikling av nye metoder etc.

Betydning for Norge

Forordningen er EØS-relevant. [Norge må opprette et system for markedsobservasjon](#) og må rapportere til ESA, ifølge regjeringen. Ifølge regjeringen må Vegdirektoratet kartlegge omfanget av rapporteringsforpliktelsene. Det kan også omfatte godkjenning og revisjon av tekniske prøveinstanser. Per i dag utfører ikke Norge EU-typegodkjenning og har ikke utpekt slike instanser.

Det er flere artikler i forordningen som må vurderes opp mot EØS-avtalen, ifølge regjeringen. Dette gjelder bl.a. artikler som regulerer:

- Kommisjonens kompetanse til å utføre tester og kontroller av kjøretøy i medlemsstatene.
- Produsentenes og medlemsstatenes rapportering til Kommisjonen.
- Kommisjonens myndighet til å ta ut kjøretøy fra markedet.
- Kommisjonens myndighet til å avgjøre ved uenigheter mellom godkjenningsmyndighetene og mellom medlemsstatene.
- Kommisjonens myndighet til å bøtelegge den aktøren som er ansvarlig for eventuelle overtredelser.

I tillegg må det avklares om Norge kan delta i forumet Kommisjonen skal opprette og lede.

Samferdselsdepartementet har foreløpig vurdert behovet for myndighetsoverføring som lite inngripende, men departementet vil foreta en grundigere vurdering av betydningen opp mot Grunnloven når forslaget er endelig vedtatt i EU.