

Europautvalget

INFORMASJONSPAKKE FRA FAGGRUPPE PÅ EØS/EU

27. OKTOBER 2022

Det vises til innkalling til møte i Europautvalget, sendt 20. oktober. Møtet finner sted 27. oktober. Fra regjeringen stiller utenriksminister Anniken Huitfeldt og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Stortingets faggruppe for EU/EØS-informasjon (utredningsseksjonen, stortingsbiblioteket og internasjonal avdeling) har utarbeidet nedenfor bakgrunnsinformasjon knyttet til sakene på dagsorden og andre relevante saker.

Samferdselsministeren vil redegjøre for:

- Grønn mobilitet i «Klar for 55» pakken
- Nye EU-initiativer på jernbane
- Dialogen med EU om jernbanepakken
- Mobilitetspakken på vegområdet
- Ny handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren

Utenriksministeren vil redegjøre for:

- Europeisk samarbeid om håndtering av Russlands krig mot Ukraina
- EUs forslag til finansielt instrument for fellesanskaffelser av forsvarsmateriell – EDIRPA
- EUs lovpakke for regulering av digitale plattformsselskaper (DSA/DSM)

Andre saker av interesse:

- Plenumssesjonen i Europaparlamentet 17.-20. oktober

Rettsakter:

- Aktuelle rettsakter for møtet i EØS-komiteen 28. oktober



Samferdselsministeren vil redegjøre for:

Grønn mobilitet i «Klar for 55» pakken

Europakommisjonen la den 14. juli 2021 fram [lovpakken «Fit for 55»](#) med 15 rettsakter som skal bidra til at EU gjennomfører *European Green Deal* og oppnår målet om å redusere nettutslippet av drivhusgasser med 55 prosent fra 1990 til 2030. [Lovpakken](#) omfatter rettsakter knyttet til klima, energi og transport. De fleste forslagene omfatter endringer i gjeldende rettsakter.

Syv av rettsaktene i *Fit for 55* har som mål å bidra til en [grønnere mobilitet](#) og lavere utslipp av drivhusgasser fra transportsektoren. Disse omhandler utvidelse og endringer i EUs kvotehandelsystem for utslipp av drivhusgasser og skjerpede krav til bærekraftig energi i transportsektoren:

- eget kvotehandelsystem for veitrafikk og bygg i kvotedirektivet
- inkludering av sjøfart i kvotehandelsystemet
- endringer i kvotehandelsystemet for luftfart
- infrastruktur for alternative drivstoff for vei-, sjø og lufttransport
- skjerpede krav til CO₂-utslipp for nye personbiler og lette varebiler
- bærekraftige drivstoff i maritim sektor
- bærekraftige drivstoff i luftfarten

Kommisjonen ønsker å redusere utslippet av drivhusgasser fra transportsektoren med [90 prosent innen 2050](#) fra nivået i 1990.

Europaparlamentet og Rådet har vedtatt sine innstillinger til rettsaktene og skal nå i trilogforhandlinger med Kommisjonen. Parlamentet ønsker å sette mer ambisiøse mål enn Kommisjonen og Rådet i flere av sakene.

Faggruppen beskriver de syv rettsaktene relatert til transport nedenfor, med en innledende tekst om transport i forslaget til endret kvotedirektiv.

Mer transport i kvotedirektivet

Kommisjonen ønsker at [kvotehandelsystemet](#) etter 2030 skal omfatte alle ikke-kvotepfiktige sektorer. Det betyr at [innsatsfordelingsregelverket](#) som i dag regulerer ikke-kvotepfiktig sektor, på lang sikt skal fases ut. I *Fit for 55*-pakken foreslår Kommisjonen å etablere et eget kvotesystem for veitrafikk og bygg, inkludere skipsfart i kvotedirektivet og endre reglene for kvoter til luftfart og stasjonære virksomheter i samme kvotesystem.

Kommisjonen vil basere den videre utvidelsen av kvotesystemet på erfaringene fra kvotesystemet for veitrafikk og bygg.

Kommisjonen foreslår at [antall kvoter skal reduseres med 4,2 prosent per år](#), og at det i 2030 skal være 61 prosent færre enn i 2005.

[Europaparlamentet](#) ønsker at antall kvoter reduseres raskere per år enn det Kommisjonen legger opp til (4,4 prosent i 2025 og økende til 4,9 prosent i 2029). Parlamentet vil redusere antall kvoter i 2030 med 63 prosent fra nivået i 2005.

[Rådet](#) er enige med Kommisjonen om en reduksjon i antall kvoter på 61 prosent innen 2030, og en årlig reduksjonsfaktor på 4,2 prosent.

Kvotesystem for veitrafikk og bygg

Kommisjonen har foreslått å etablere et eget [kvotesystem for utslipp av drivhusgasser fra veitrafikk og bygg](#). Utslippene fra veitrafikk og bygg foreslås likevel å inngå i landenes forpliktelser under innsatsfordelingsforordningen om utslipp fra ikke-kvotepliktig sektor frem mot 2030. Det er distributørene av drivstoff som skal være kvotepliktige. Den norske regjeringen forventer at også importører og produsenter av drivstoff kan bli omfattet av kvoteplikten.

De kvotepliktige distributørene av drivstoff må overvåke sine utslipp fra og med 1. januar 2024, og må ha skaffet tillatelse til kvotepliktige utslipp fra 2025. Fra og med 2026 må distributørene levere kvoter tilsvarende utslippet fra drivstoffet som selges. For årene 2026-2027 skal kvotemengden reduseres med 5,15 prosent årlig fra nivået i 2024. For årene 2028-2030 skal utslippene reduseres med 5,43 prosent årlig fra nivået i snitt i perioden 2024-2026. I 2030 skal antall tilgjengelige kvoter være redusert med 43 prosent sammenlignet med utslippet fra veitrafikk og bygg i 2005.

For å dempe negative sosiale konsekvenser av det nye kvotesystemet foreslår Kommisjonen å opprette et [Sosialt Klimafond](#) for å kompensere sårbare grupper mot økte energi- og mobilitetskostnader.

[Den norske regjeringen](#) støtter etableringen av et kvotesystem for veitrafikk og bygg i EU, men mener at det bør være frivillig for EFTA-landene å delta. Den norske CO₂-avgiften er forventet å overstige utslippskostnadene i kvotesystemet for veitrafikk og bygg. Kvotesystemet vil kreve økte administrative ressurser, uten at det vil gi utslippsreduksjoner i Norge, hevder regjeringen. Regjeringen viser også at budsjettspørsmål er unntatt, og at EFTA-statene må få fritak for EUs krav om øremerking av inntektene fra kvotehandelssystemet til spesifikke klimaformål.

[Europaparlamentet](#) ønsker å innføre kvotesystemet for veitrafikk og bygg fra og med 1. januar 2024. Parlamentet ønsker at privat transport og boligbygg ikke omfattes av kvoteplikt før 2029, for å verne borgerne mot ytterligere energikostnader.

[Rådet](#) støtter også forslaget om å innføre et nytt kvotesystem for veitrafikk og bygg, men ønsker at auksjonering av kvoter starter i 2027. Rådet vil at distributører i medlemsland med nasjonal CO₂-avgift som tilsvarer eller er høyere enn auksjonsprisen på kvoter for veitrafikk og bygg skal kunne fritas kvoteplikt fram til 2030.

Inkludering av skipsfart i kvotehandelssystemet

Kommisjonen foreslår å [inkludere maritim transport i kvotedirektivet](#) (ETS). Antall kvoter skal økes med 79 millioner som følge av at maritim transport inkluderes. Den årlige reduksjonen i antall utslippskvoter vil dermed også omfatte skipsfart. Det vil etablere en felleseuropeisk karbonprising for innenriks og utenriks skipsfart i EU.

Kommisjonen vil at kvoteplikten skal gjelde fra 2023 for 20 prosent av utslippene, 45 prosent fra 2024, 70 prosent fra 2021 og 100 prosent fra 2026.

[Europaparlamentet](#) har gjentatte ganger bedt om at skipsfart blir inkludert i ETS. Parlamentet vil at 100 prosent av utslippet fra skip (minst 5 000 bruttotonn) på alle ruter innenfor EU omfattes av kvoteplikt fra 2024 og at 50 prosent av utslippet fra alle ruter til og fra EU omfattes fra og med 2024 og 100 prosent fra og med 2027, med noen unntak. Parlamentet vil at alle skip over 400 bruttotonn skal omfattes av kravet om 100 prosent kvoteplikt fra og med 2027.

Parlamentet ønsker at systemet også omfatter utslipp av metan og nitrogenoksider fra og med 2025.

[Rådet](#) støtter forslaget om å inkludere sjøfarten i kvotehandelssystemet. Rådet er enig med Parlamentet om at kvoteplikten skal være 100 prosent for skip på minst 5 000 tonn på intra-EU ruter og 50 prosent på ruter til og fra EU ved oppstart (ett år etter at forsterket kvotedirektiv blir vedtatt), og kravet om kvoteplikt for alle skip over 400 bruttotonn. Parlamentet og Rådet er enige om at isbrytere og de mest perifere regionene unntas. Rådet vil i tillegg ha unntak for små øyer og transporter underlagt offentlige tjenesteforpliktelser. Rådet vil styrke tiltak mot karbonlekkasje fra maritim sektor.

[Den norske regjeringen](#) støtter forslaget om å inkludere skipsfart i kvotesystemet: «*Inkludering av maritim transport i kvotesystemet innebærer at det innføres felleseuropeisk karbonprising både for innenriks og utenriks skipsfart.*»

Kvotehandelsystemet for luftfarten

Siden 2012 har det europeiske kvotehandelssystemet (ETS) [omfattet luftfart](#) innenfor EØS. Det har vært et eget system for luftfart med egne kvoter og kvotemengde, men fra 2021 skal kvoter utstedt til luftfart og stasjonære virksomheter (industri, olje- og gassvirksomhet) brukes om hverandre. Det betyr at kvoteprisen blir den samme både for luftfart og stasjonære virksomheter (og sjøfart som omtalt ovenfor).

[Kommissjonen](#) foreslår å redusere antall kvoter til luftfart med 4,2 prosent per år, som for stasjonær virksomhet, og samtidig øke andelen kvoter som auksjoneres. Det betyr at antall kvoter i 2024 vil være 4,2 prosent færre enn i 2023. Samtidig skal 25 prosent av kvotene som ellers skulle tildeles uten vederlag, auksjoneres i 2024. Andelen som auksjoneres skal økes til 50 prosent i 2025, 75 prosent i 2026 og 100 prosent i 2027. Kvoteplikten vil bare gjelde for interne flyvninger innenfor EØS (samt etter egne avtaler for flyvninger til og fra Sveits og Storbritannia). FNs luftfartsorganisasjon (ICAO) regulerer utslipp fra flyvninger til og fra Europa med sitt markedsbaserte virkemiddel CORSIA.

Kommissjonen har lagt fram forslag til to direktiv om [innlemmelse av luftfartssektoren](#) i kvotehandelssystemet, inkludert forslag til [endringsbestemmelser om CO2-kompensasjon](#).

[Europaparlamentet](#) vedtok 8. juni 2022 å fase ut gratiskvoter innen 2025, og redusere gratiskvotene til 50 prosent i 2024. Parlamentet ønsker også å inkludere alle flyvninger ut fra lufthavner i EØS i ETS, og ikke bare flyvninger internt i EØS-området. Dette for å sikre at utslippet av drivhusgasser fra luftfart reduseres i tråd med Paris-avtalen, og for å sikre lik konkurranse internasjonalt. Parlamentet vil at 75 prosent av inntektene fra auksjonen av kvoter til luftfart skal øremerkes innovasjon og nye teknologier.

[Rådet](#) er enig med Kommissjonen om å fase ut gratiskvoter innen 2027, og å tilpasse ETS til CORSIA.

Norsk luftfartsbransje har uttrykt støtte til Kommissjonens forslag, men er opptatt av at bransjen fra norsk side ikke både ilegges CO2-avgift og kvoteplikt. Regjeringen peker på at tredjelandspolitikk knyttet til ICAO i utgangspunktet ikke omfattes av EØS-avtalen, men at bestemmelser som innlemmes i avtalen kan omhandle forpliktelser overfor tredjeland. Krav om øremerking av inntektene fra auksjonering av klimakvoter faller også utenfor EØS-avtalen, understreker regjeringen i sitt [EØS-notat](#).

Infrastruktur for alternative drivstoff for vei-, sjø-, og lufttransport- AFIR

Forslag til forordning om [infrastruktur for alternative drivstoff](#) i transportsektoren, AFI-forordningen, må ses i sammenheng med Kommissjonens forslag til endring av fornybardirektivet, kvotehandelsdirektivet, energiskattedirektivet, nye CO2-standarder for biler, forordning om bærekraftige drivstoff til sjøtransport og forordning om bærekraftige drivstoff til luftfart.

Forordningen skal sikre at det er like godt tilrettelagt for kjøretøy, skip og fly som bruker alternative drivstoff i hele EU, som å bruke konvensjonelle drivstoff.

I forslaget til forordning definerer Kommissjonen alternative drivstoff, setter mål og krav til offentlig lade- og fyllinfrastruktur i medlemslandene for kjøretøy, sjø- og luftfartøy. Dette omfatter bl.a. krav til avstand mellom ladestasjoner og installert effekt for kjøretøy, sjø- og luftfartøy på TEN-T kjernenettverket og det omfattende TEN-T nettverket.

Kommissjonen foreslår at det skal maksimalt være 60 km mellom offentlige ladepunkter for kjøretøy på TEN-T kjernenettverket innen 2025 og på det omfattende TEN-T nettverket innen 2030. Kommissjonen foreslår også at det etableres offentlige fyllstasjoner for hydrogen for hver 150 km på TEN-T kjernenettverket innen 2025 og på det omfattende TEN-T nettverket innen 2030.

Kommissjonen vil at det innen 2030 etableres mulighet til ladestrøm for å dekke 90 prosent av energibehovet ved havner i TEN-T kjernenettverket og ved havner i det omfattende TEN-T nettverket som har hatt anløp av i snitt minst 50 anløp av containerskip (40 anløp av ferger og hurtiggående passasjerskip eller 25 av passasjerskip) over 5 000 tonn årlig de siste tre årene.

Kommissjonen vil at alle parkerte luftfartøy ved kommersielle lufthavner skal få dekket energibehovet med elektrisitet ved alle gater før 1. januar 2025 og ved alle oppstillingsplasser utenfor gatene før 1. januar 2030.

Medlemslandene skal utarbeide detaljerte handlingsplaner og rapportere på måloppnåelse senest fra og med 1. januar 2027.

[Europaparlamentet](#) ønsker å etablere ladestasjoner for hver 60 km, og hydrogenstasjoner for hver 100 km. Parlamentet vil gjøre unntak for de mest perifere regionene, øyer og veier med veldig lite trafikk.

[Rådet](#) vedtok et kompromiss som nedtonet noen av Kommissjonens forslag. For medlemsland med spredt befolkede arealer, vil ikke kravet om et tett nettverk av lade- og fyllstasjoner være hensiktsmessig, ifølge Rådet. Latvias samferdselsminister Tālis Linkaits påpekte at én størrelse ikke passer alle, når det gjelder AFI-forordningen. Rådet vedtok derfor å tillate lenger avstander mellom stasjonene i spredt befolkede arealer og mindre ambisiøse mål for hydrogen. Rådet ønsket også en saktere utbygging av ladestasjoner for tunge kjøretøy, ettersom markedet for elektriske kjøretøy er mindre utviklet.

[Den norske regjeringen](#) støtter en aktiv politikk for å fremme infrastruktur for alternative drivstoff, men er skeptisk til hensiktsmessigheten ved en del av målene som foreslås. Regjeringen mener de kan bli kostnadskrevenende. Fra norsk side hevdes det at infrastrukturen bør utvikles på kommersielle vilkår så raskt og så langt som mulig. Kravene til maksimum avstand mellom lade- og fyllstasjoner og installert effekt bør ikke være absolutte.

Regjeringen mener at bestemmelsene foreslått om infrastruktur for skipsfart og om bærekraftig drivstoff for marin sektor må ses i sammenheng og utredes nærmere.

CO₂-utslippskrav til person- og varebiler

[Kommissjonen](#) foreslår å skjerpe kravene i forordningen om CO₂-utslipp fra personbiler og lette varebiler frem mot 2030 og 2035. Gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler og nye lette varebiler skal innen 1. januar 2030 være henholdsvis 55 prosent og 50 prosent lavere enn i 2021. Målet i den gjeldende forordningen er 37,5 prosent. Innen 1. januar 2035 skal gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler og nye lette varebiler være 100 prosent lavere enn i 2021.

[Europaparlamentet](#) støtter forslaget til Kommissjonen om et forbud mot salg av nye lette fossilbiler fra 2035. Sentrum-høyre gruppen *European People's Party* (EPP) ønsket å sette et mål om 90 prosent i 2035, uten noen endelig sluttdato for forbrenningsmotorer. De Grønne ønsket et forbud fra 2030. Begge forslag ble nedstemt i Parlamentet.

[Rådet](#) støtter også forslaget til Kommissjonen. Italia, Portugal, Slovakia, Bulgaria og Romania ønsket å utsette forbudet til 2040. Etter forslag fra Tyskland, vedtok Rådet å vurdere om alternative teknologier som syntetiske drivstoff og plug-in hybridbiler kan oppnå null-utslipp. Syntetiske drivstoff kan holde liv i forbrenningsmotorene, selv om kravet er nullutslipp av drivhusgasser, ifølge drivstoff- og bilprodusentene. Miljøorganisasjonene er negative til dette, ettersom de mener bruk av syntetiske drivstoff har like stort utslipp av nitrogenoksider som fossilt drivstoff. Ifølge visepresident Frans Timmermans er Kommissjonen positive til å vurdere alternative drivstoff og hybridløsninger, selv om de ikke er gode nok i dag. Kommissjonen er teknologinøytral, og ønsker nullutslippsbiler, ifølge Timmermans.

Rådet vedtok et unntak for nisjeprodusenter som produserer under 10 000 biler per år - det såkalte Ferrari-tillegget.

[Den norske regjeringen](#) støtter strenge utslippskrav og mener Norge bør støtte land som ønsker en raskere utfasing av biler med forbrenningsmotor.

Bærekraftig drivstoff for maritim transport, FuelEU Maritime

Forordningen skal sikre økt bruk av fornybar energi og lavutslippsdrivstoff i maritim sektor. [Kommissjonen](#) foreslår at det settes krav til å redusere karbonintensiteten i drivstoff til skip med 2 prosent i 2025, 6 prosent i 2030, 13 prosent i 2035, 26 prosent i 2040, 59 prosent i 2045 og 75 prosent i 2050 sammenlignet med en beregnet referanseverdi for 2020.

Fra og med 1. januar 2030 skal container- og passasjerskip over 5 000 brutto tonn kunne koble seg til landstrøm for å dekke energibehovet (eller annen nullutslippsteknologi) når de ligger ved kai over 2 timer. Dette kravet gjelder alle havner og ikke bare TEN-T-havner.

Rederiene må levere en overholdelsesplan og dokumentere overholdelse av kravene. Rederiene vil få utstedt et FUEL EU sertifikat fra en godkjent verifikatør når de oppfyller kravene.

[Europaparlamentet](#) ønsker en raskere reduksjon i utslippene fra skipsfart. De vil derfor redusere karbonintensiteten i drivstoff til skip med 20 prosent i 2035 og 80 prosent i 2050.

[Rådet](#) støtter Kommissjonens forslag, men vedtok endringer i kravene for ladestrøm ved havn og åpnet for at medlemslandene kan utvide kravet til å omfatte skip på anker. Rådet vil også tilpasse kravene etter særlige geografiske forhold (små øyer, de mest perifere områdene og for isbrytere). Rådet vedtok at kravene også skulle omfatte omlastingshavner for containerskip for å unngå karbonlekkasje. Rådet ønsker også å bruke forordningen til å øke etterspørselen etter bærekraftige drivstoff, særlig fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse (RFNBOs).

[Den norske regjeringen](#) støtter innføring av bærekraftig drivstoff i maritim sektor, men peker på at misforholdet mellom kravene til infrastruktur i FuelEU Maritime og i AFI-forordningen. De fleste havner i Norge er ikke TEN-T-havner. Kravet i FuelEU Maritime er derfor mer ressurskrevende enn kravene i AFI-forordningen om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff.

Bærekraftige drivstoff i luftfarten, RefuelEU

Forordningen skal øke bruken av bærekraftig drivstoff i luftfart og samtidig sikre like konkurransevilkår. [Kommissjonen](#) ønsker et felleseuropeisk regelverk for å unngå at selskapene fyller drivstoff der det er billigst, og ikke der det er bærekraftig. Kommissjonen foreslår derfor å

innføre et innblandingskrav for bærekraftig drivstoff fra 2025. Kravet skal omfatte alle større lufthavner i EU fra 2025. Innblandingskravet skal økes gradvis fra 2 prosent i 2025 til 5 prosent i 2030, 20 prosent i 2035, 32 prosent i 2040, 38 prosent i 2045 og 63 prosent i 2050.

Kommisjonen foreslår også krav om en del av det bærekraftige drivstoffet skal være syntetisk (0,7 prosent i 2030 til 28 prosent i 2050). Forordningen setter krav både til drivstoffleverandørene, lufthavnene og flyselskapene med krav om tilgang på tilstrekkelig mengde bærekraftig drivstoff og nødvendig infrastruktur. For å unngå karbonlekkasje foreslås flyselskapene et krav om å fylle minst 90 prosent av årlig drivstoffmengde på hver avgangslufthavn.

Ifølge Kommisjonen kan jetfly allerede blande inn 50 prosent bærekraftig biodrivstoff. Utfordringen er mangelen på bærekraftig drivstoff.

[Europaparlamentet](#) ønsker raskere innføring av bærekraftige drivstoff i luftfarten, fra 2 prosent i 2025 til 37 prosent i 2040 og 85 prosent innen 2050. Parlamentet ønsker å utvide definisjonen av bærekraftige drivstoff til bl.a. resirkulerte karbonbrensel fra avfallsgasser og eksosgasser fra industrien. Parlamentet ønsker å etablere et fond for bærekraftig luftfart, *Sustainable Aviation Fund*, fra 2023 til 2050, for å fremskynde avkarboniseringen og støtte utviklingen av bærekraftige drivstoff for luftfart, nye motorer og ny fremdriftsteknologi. Parlamentet ber Kommisjonen utarbeide et miljømerkesystem for fly, operatører og kommersielle flyvninger innen 2024.

[Rådet](#) støtter Kommisjonens forslag, men ønsker noen endringer for å fremme utviklingen av bærekraftige drivstoff for luftfarten – *sustainable aviation fuels* (SAF). Det omfatter bl.a. muligheten for at medlemsland kan innføre krav for mindre lufthavner og flere flyselskap.

Norge innførte krav om 0,5 prosent avansert biodrivstoff til jetfly fra 2020, som det første landet i verden. I Norge vil de ni lufthavnene Oslo, Trondheim, Bergen, Tromsø, Stavanger, Bodø, Kristiansand, Sandefjord og Ålesund bli omfattet av forordningen, ifølge regjeringens [EØS-notat](#).

Nye EU-initiativer på jernbane

Europakommisjonen la i desember 2021 fram forslag for å bidra til [mer effektiv og bærekraftig mobilitet](#). Dette omfatter blant annet en [handlingsplan for mer langdistanse og grensekryssende togtransport](#).

Handlingsplanen for mer langdistanse og grensekryssende jernbanetransport omfatter ti hovedgrep:

1. Fremskynde digitaliseringen av jernbanen
2. Fjerne overflødige nasjonale tekniske og operasjonelle regler
3. Sikre bedre tilgang til tog
4. Sikre at utdanning og sertifisering av jernbanepersonell er i tråd med fremtidige behov
5. Modernisere infrastrukturen for passasjertransport med jernbane
6. Mer effektiv utnyttelse av jernbanenettet
7. Lette tilgangen til infrastrukturen for togoperatører med riktig prising
8. Mer brukervennlig billettsystemer og tilgang til jernbanesystemet
9. Introdusere bærekraftig grensekryssende og multimodal kollektivtransport med offentlige tjenesteforpliktelser (Public Service Obligations, PSO-kontrakter)
10. Gjøre bærekraftige transportmåter mer attraktive for unge mennesker

[Den norske regjeringen](#) viser til at Kommisjonen vektlegger betydningen av liberalisering av persontogmarkedene for å oppnå målene med handlingsplanen, mens dette ikke er regjeringens foretrukne verktøy. Regjeringen viser også til at fagforeningene er positive til intensjonene, men kritiske til økt bruk av konkurranse og fjerning av nasjonale regler.

Det er ikke aktuelt å ta handlingsplanen inn i EØS-avtalen, konkluderer regjeringen. EØS-relevansen må vurderes når Kommisjonen har lagt frem forslag til konkrete endringer i rettsakter med EØS-relevans.

[Europaparlamentets komité for transport og turisme](#) (TRAN) støtter Kommisjonens initiativ om økt satsing på langdistanse- og grensekryssende jernbane og fremskynding av arbeidet med å sikre full implementering av 4. jernbanepakke.

Dialogen med EU om jernbanepakken

Regjeringen slo i Hurdalsplattformen fast at den så raskt som mulig ville gå i dialog med EU for å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke. Pakken ble innlemmet i EØS-avtalen 21. september 2021. I et [skriftlig svar til representant Moxnes \(R\)](#), skrev utenriksminister Anniken Huitfeldt i oktober 2021 at «Det er særlig kravene som omhandler anbudsutsetting av persontogtrafikken vi er skeptiske til. Vi mener tilbud ikke er riktig virkemiddel for å tilby de reisende et godt jernbanetilbud. Det bør være stor nasjonal frihet til å velge bort dette».

Utenriksminister Huitfeldt viste til at regjeringen i det første møtet i EØS-komiteen etter regjeringsskiftet ville gjøre EU-siden oppmerksom på regjeringsplattformen. Siden jernbanepakken var innlemmet i EØS-avtalen, var Norge folkerettslig forpliktet til å gjennomføre regelverket i nasjonal rett, men det ville i en overgangsperiode frem til 25.12.2023 være mulig å tildele kontrakter direkte, slik reglene var før fjerde jernbanepakke. Utenriksministeren skrev at disse kontraktene kunne ha en varighet på inntil ti år, med krav om å kunngjøre tildelinger ett år i forveien.

Ifølge samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har [Norge startet dialogen med EU](#) om mulighetene for direktetildeling av persontogkontrakter. Det fremgår av svar av 7. oktober i år på skriftlig spørsmål fra Geir Jørgensen (R). Artikkel 5 nr. 6 i [kollektivtransportforordningen \(EF\) nr. 1370/2007](#) gir betingelsesløs adgang til å direktetildel persontogkontrakter med inntil ti års varighet, men denne adgangen blir opphevet fra 25. desember 2023. Europaparlamentet og Rådet vedtok i desember 2016 [forordning \(EU\) 2016/2338](#) om å endre bestemmelsene om åpning av markedet for innenlands persontransport i kollektivtransportforordningen (EF) nr. 1370/2007. Forordning (EU) 2016/2338 er en del av 4. jernbanepakke. Endringene innebærer bl.a. at den eksisterende bestemmelsen om direktetildeling av persontogkontrakter i artikkel 5 nr 6 opphører fra 25. desember 2023, og erstattes av nye bestemmelser i artikkel 5 nr 4a. I Ifølge statsråden er det flere bestemmelser som kan hjemle direktetildeling av persontogkontrakter i forordningen. Statsråden viser til at den endrede kollektivtransportforordningens nye artikkel 5 nr 4a åpner for direktetildeling ut fra «relevante strukturelle og geografiske særtrekk». Foreløpig er pågående prosesser om direktetildeling lagt opp etter unntaksmulighetene i artikkel 5 nr 6.

Artikel 5 Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

4a. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane u en forudgående udbud:

a) hvis den finder, at indgåelse af kontrakten uden forudgående udbud er begrundet ud fra de relevante strukturelle og geografiske forhold på det pågældende marked og netværk, navnlig størrelse, efterspørgsels art, nettets kompleksitet, tekniske og geografiske isolation og de tjenester, der er omfattet af kontrakten, og

b) hvis en sådan kontrakt fører til en forbedring af kvaliteten af tjenester eller omkostningseffektiviteten eller begge dele i forhold til den tidligere indgåede kontrakt om offentlig trafikbetjening.

I tråd med forordningen må den nasjonale myndigheten fastsette målbare, gjennomsiktlige og kontrollerbare resultatkrav til operatøren knyttet til punktlighet, hyppighet, kvalitet og kapasitet.

Myndigheten skal minst hvert femte år vurdere om operatøren innfris resultatkravene. Myndigheten skal pålegge operatøren effektive og avskrekkende sanksjoner om kravene ikke innfris, og kan til enhver tid helt eller delvis suspendere eller si opp kontrakten.

Mobilitetspakken på vegområdet

Europakommisjonen la frem [første del av en lovpakke på veiområdet](#), *Europe on the Move*, i mai 2017. Denne lovpakken omfattet trafiksikkerhet, veipricing, CO₂-utslipp, luftforurensning, trafikkø, offentlig saksbehandling, arbeidslivskriminalitet og arbeidsmiljø. Den andre delen av lovpakken, *Clean Mobility Package*, ble lagt frem i november 2017 og omfattet bl.a. utslippskrav til kjøretøy (som er blitt oppdatert gjennom lovpakken om grønn mobilitet i Fit for 55-pakken), direktiv for kombinerte transport, direktiv for langtransportbusstjenester og et batteriinitiativ. [Den tredje og siste delen av lovpakken](#) ble lagt fram i mai 2018 og fullfører *Europe on the Move*-initiativet. Den siste delen omfattet nye sikkerhetskrav til kjøretøy, utslippskrav til tunge kjøretøy, miljømerking av bildekk, handlingsplan for batterier, automatiserte og sammenkoblede mobilitetssystemer. Mobilitetspakken inngikk i [Kommisjonens industristrategi](#) fra september 2017 og [strategien for lavutslippsmobilitet](#) fra 2016.

I første del av mobilitetspakken, *Europe on the Move*, foreslo Kommissjonen nye kjøre- og hviletidsregler. Ifølge EU/EØS-nytt fra 3. desember 2020 har den [sosiale delen av mobilitetspakken](#) vært omstridt: *Land som støtter forslaget, blant annet gjennom samarbeidsalliansen Road Alliance (hvor Norge er med), har argumentert med at reformer er nødvendig for å stanse sosial dumping i veitransportsektoren, mens motstanderne mener tiltakene er proteksjonistiske og spesielt skadelig for land på EUs yttergrense.*

[EU vedtok nye regler](#) for tungtransport, inkludert kjøre- og hviletid, kontroll, adgang til kabotasje og regler for utsending av arbeidstakere i juli 2020. De nye reglene ble gjort gjeldende fra 20. august 2020. Reglene ble først [innlemmet i EØS-avtalen](#) i mars 2022, og fikk derfor ikke samtidig virkning i Norge som i EU. De nye reglene fikk derimot virkning for norske transportører som kjørte kabotasjeoppdrag i EU fra 20. august 2020. [Statens vegvesen](#) redegjorde for dette i egen informasjon til aktørene. De nye reglene for kjøre- og hviletid ble implementert i Norge gjennom [forskrift om endring i forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS](#) den 17. oktober 2022, ifølge [Europalov](#). Forskriftsendringen blir gjort gjeldende fra 1. november 2022.

Reglene for adgang til yrket som veitransportør og markedet for internasjonal godstransport ble også [innlemmet i EØS-avtalen](#) i mars 2022 og implementert i norsk forskrift den 19. oktober 2022. Reglene for håndhevelse og om utsending av sjåfører ble [innlemmet i EØS-avtalen](#) 12. juli 2022, men er ikke implementert i norsk rett, ifølge Europalov.

[Stortinget](#) vedtok endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven knyttet til mobilitetspakken den 13. juni 2022.

Ny handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren

Regjeringen la fram en [handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren](#) 1. oktober 2022. Dette omfatter bl.a. bruk av EØS-midler for videre samarbeid med arbeidstilsynene i land i sentral- og øst-Europa, og økt samarbeid med det europeiske arbeidsmarkedsbyrået (ELA)

I [statsbudsjettet for 2023](#) har regjeringen foreslått å sette av 40 millioner kroner til tiltak i regjeringens kommende handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren: «*Samferdselsdepartementet arbeider med ein handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren som har som mål å sikre gode arbeidsforhold og lik konkurranse i bransjen, med særleg merksemd på vegtransport og luftfart.*»

Utenriksministeren vil redegjøre for:

Europeisk samarbeid om håndtering av Russlands krig mot Ukraina

«Regjeringas posisjon har vært å stå sammen med EU og andre europeiske partnere i innsatsen for å hjelpe Ukraina og landene som nå mottar veldig mange fordrevne.» Det sa [utenriksminister Anniken Huitfeldt i europautvalget 8. juni i år](#). I sin [redegjørelse i Stortinget 3. mai i år](#) viste Huitfeldt til at det er et stort behov for sivil og humanitær bistand og sa at «Koordineringsbehovet er stort. EUs ordning for sivil beredskap (UCPM) har vært en effektiv kanal. Her deltar Norge gjennom EØS-avtalen.» Utenriksministeren viste også til at regjeringen har åpnet for at deler av EØS-midlene kan brukes i håndtering av ukrainske flyktninger i mottakerlandene.

Humanitær bistand og drift av den ukrainske staten

[Statsminister Støre sa 1. juli](#) at Norge øker støtten til Ukraina med 10 milliarder kroner i 2022 og 2023. I en [oversikt fra september skriver regjeringen](#) at mye av dette vil bli gitt allerede i år. Den skriver videre at Norge så langt har bidratt med ca. 2,1 milliarder kroner til Ukraina og nabolandene som følge av Russlands krigføring. Dette omfatter både humanitær bistand og støtte til flyktningerespons i nabolandene, budsjettstøtte, samt støtte til ukrainske bønder.

«Krigen fortsetter i all sin gru, og ukrainerne går en kald vinter i møte. De humanitære behovene er enorme. To milliarder av støtten til Ukraina i 2022 foreslås til humanitær innsats og til å hjelpe til med å holde den ukrainske staten i gang». Dette [uttalte utenriksminister Anniken Huitfeldt](#) i forbindelse med at regjeringen 30. september oversendte en [samleproposisjon til Stortinget](#) hvor det foreslås at fire av de ti milliardene som ble annonsert i juli, skal gis i bistand i 2022. [To milliarder er satt av til innkjøp av gass slik at Ukraina har energi til vinteren](#). Støtten gis gjennom Den europeiske banken for gjenoppbygging og utvikling (EBRD). En milliard er satt av til humanitær innsats, primært gjennom etablerte humanitære organisasjoner. En milliard er satt av til den ukrainske staten for å sikre drift av grunnleggende tjenester, som sykehus, skoler og andre offentlige tjenester. Støtten gis gjennom Verdensbanken.

Militær bistand

[Regjeringen foreslo 30. september å gi ytterligere 3 milliarder kroner i militær støtte til Ukraina i 2022](#). Mesteparten av midlene skal gå til fond for militær støtte til Ukraina. Regjeringen foreslår også å anskaffe vinterbekledning og utrustning til de ukrainske styrkene for inntil 250 millioner kroner. Den 2. oktober gikk [Norge sammen med Danmark og Tyskland om å kjøpe artilleriskyts](#) som doneres til Ukraina.

Økt beredskap for gassrørledninger og infrastruktur

27. september oppsto det en lekkasje i gassrørledningen North Stream 1 i Østersjøen. I et felles brev til FNs Sikkerhetsråd [30. september skrev Sverige og Finland](#) at dette er «*formentlig forårsaget af eksplosjoner svarende til flere hundrede kilo sprængstof*». Den norske regjeringen skrev i en [pressemelding 27. september](#) at den hadde besluttet å sette i verk tiltak for å skjerpe beredskapen knyttet til infrastruktur, landanlegg og installasjoner på norsk sokkel. 18. oktober [drøftet Europaparlamentarikerne bedre vern av kritisk infrastruktur](#) med visepresident i Kommisjonen, Margaritis Schinas, jf. også [egen sak om plenumsmøtet](#). Kommisjonen la 19. oktober fram en [anbefaling om vern av kritisk infrastruktur](#). Den foreslår styrket beredskap, stresstesting, økt kapasitet i mekanismen for sivil beredskap, styrket satellittovervåking og styrket samarbeid med NATO og partnerland som USA.

Ukraina-situasjonen og gasslekkasjen i Østersjøen var også blant temaene på møtet til [forsvarsministerne i NATO i Brussel 12. - 13. oktober](#). Forsvarsministeren uttalte i den forbindelse at «*Den russiske invasjonen av Ukraina har endret rammene for norsk, nordisk og europeisk utenriks- og sikkerhetspolitikk. Krigføringen har et omfang vi ikke har sett i Europa siden andre*

verdenskrig. Det er en sterk vilje blant allierte til å stå sammen i vår støtte til Ukraina slik at de kan fortsette sin kamp for frihet og selvstendighet.»

Regjeringen skriver i pressemeldingen at det er enighet i NATO om økt overvåkning i Nordsjøen og Østersjøen, og styrking av arbeidet med å beskytte kritisk infrastruktur, inkludert olje- og gassrørledninger. Allierte øker nå sikkerheten rundt kritisk infrastruktur innenfor flere domener, og forsterker delingen av informasjon og etterretning. *«Fra norsk side har vi siden krigen brøt ut i Ukraina, og i lys av gassseksplasjonen, økt Forsvarets synlighet og tilstedeværelse gjennom flere ulike beredskapstiltak. Forsvaret samarbeider tett med sivile myndigheter og private operatører på sokkelen for å ivareta sikkerheten. Norske og allierte maritime styrker opererer nå i Nordsjøen, og det er tett samarbeid mellom Forsvarets operative hovedkvarter og NATOs maritime hovedkvarter,»* uttalte forsvarsministeren i forbindelse med NATO-møtet.

Flyktninger

Forrige uke passerte antall ukrainske flyktninger som har søkt om beskyttelse i Norge, 30 000. [Regjeringen skriver i en pressemelding](#) at over 27 500 personer av søkerne allerede har fått innvilget oppholdstillatelse. Totalt har over 33 000 personer søkt beskyttelse i Norge hittil i år dersom alle nasjonaliteter medregnes. Aldri før har Norge tatt imot et så høyt antall personer som søker beskyttelse i løpet av ett år. Statsminister [Støre takket 21. oktober kommunene for å gjøre en stor innsats](#) for å ta imot ukrainerne og hjelpe dem i gang med livene deres her, både vertskommunene som har asylmottak og kommunene som bosetter.

Sivilt beredskap

[Innenfor EUs ordning for sivil beredskap](#) har Norge blant annet gitt medisiner og medisinsk utstyr, men også materiell som telt og senger, sandsekker og brannskum samt eksperter. Det er gitt bistand både til Ukraina og til Moldova, Polen og Slovakia. Se ellers nærmere om ordningen i [informasjonspakken til møtet i Europautvalget 8. juni i år](#).

[Regjeringen skrev i en pressemelding 1. juni](#) at den hadde besluttet å ta imot sårede soldater fra Ukraina til medisinsk evakuering og behandling på norske sykehus. I pressemeldingen er det vist til at skadde soldater vil kunne tas imot som del av Norges bidrag gjennom UCPM (European Union Civil Protection Mechanism) og innenfor den tidligere besluttede rammen av 550 pasienter.

[Ukraina skal i juli ha stilt krav om at behandling for ukrainske soldatene skulle være gratis](#), men regjeringen vurderte at den ikke fant det nødvendig å innføre en slik særordning. [Flere av opposisjonspartiene på Stortinget ville pålegge regjeringen å dekke alle utgifter](#) til behandling av sårede ukrainske soldater i Norge. [Den 5. oktober uttalte statsminister Støre at Norge mottar både sårede sivile og militære fra Ukraina](#), og at hindringen for å sende ukrainske soldater til Norge var løst: *«Norge har åpnet for å ta imot sårede soldater fra Ukraina til behandling. Norges tilbud skiller ikke mellom sivile og militære, og vi tar også imot militære. Vi har gitt tilbud om evakuering av over 300, og inntil 3.oktober har vi tatt imot 99 pasienter til behandling på norske sykehus. Sammen med 60 pårørende. Vi ligger på europatoppen i å ta imot ukrainske pasienter gjennom EUs ordning.»*

Kontroll- og konstitusjonskomiteen på Stortinget [har i flere omganger stilt spørsmål til regjeringen](#) om håndteringen av anmodninger om bistand fra Ukraina. Den sendte 18. oktober brev til utenriksministeren, justis- og beredskapsministeren og helse- og omsorgsministeren med ytterligere spørsmål.

Sanksjoner

EU har innført en rekke sanksjoner mot Russland. Den foreløpig siste sanksjonspakken ble vedtatt 6. oktober. Se denne oversikten på EUs nettsider, hvor sanksjoner er sortert etter [tema](#) og [tidslinje](#).

Norge har, med noen få nasjonale tilpasninger, sluttet opp om alle EUs sanksjonspakker. Sanksjonene er blitt fortløpende gjennomført i norsk rett, og regjeringen har hatt en klar linje om at Norge står sammen med EU og andre allierte for å sikre at sanksjonene treffer sterkt og effektivt. Regjeringen skriver på sine hjemmesider at [Norge også skal slutte seg til den åttende sanksjonspakken](#) fra 6. oktober. Det jobbes med å innarbeide sanksjonspakken i norsk rett.

Blant de nasjonale tilpasningene er beslutningen om å ikke blokkere mediene Russia Today og Sputnik, med henvisning til at Grunnloven setter svært høye krav for å kunne innskrenke ytringsfriheten. Norge valgte også innledningsvis en litt annen tilnærming til anløp av russiske fiskefartøy til norske havner, men regjeringen [annonserte 6. oktober 2022](#) en beslutning om at russiske fiskefartøy kun kan anløpe Tromsø, Båtsfjord og Kirkenes, og at alle de russiske fartøyene som kommer til disse havnene skal kontrolleres. [Innstramningen trådte i kraft 14. oktober](#).

Handel

Tross de restriktive tiltakene har ikke eksporten fra Norge til Russland stanset helt. [E24 skrev 11. september](#) at den norske eksporten faktisk økte med 7,5 prosent fra februar til juni. Sammenlignet med gjennomsnittet for juni de siste tre årene, var den imidlertid 41 prosent lavere i juni 2022. Direktør i Corisk, Erlend Bollman Bjørtvedt, forklarer handelen med «*at en stor del av norsk handel med Russland er matvarer, og matvarer skal i utgangspunktet ikke være omfattet av sanksjoner.*»

I juni i år [opphevet EU toll på all import fra Ukraina](#) for ett år. Ukrainske myndigheter har oppfordret andre land til å gjøre det samme. Dette inkluderer også [en formell henvendelse til EFTA-landene](#). Ønsket fra ukrainsk side ble tydelig kommunisert også da Ukrainas EU-ambassadør møtte EFTA-parlamentarikerkomiteen i Brussel 26. april. Utenriksministeren [uttalte på møtet i Stortingets europautvalg](#) to dager etterpå at «*Når det gjelder landbruk, har vi notert oss at EU gjør dette. Det vil være behov for ukrainske landbruksprodukter på det europeiske markedet, men vi har ikke tatt stilling til hva vi gjør i den sammenhengen*». I forbindelse med EFTAs ministermøte på Island 20. juni, annonserte den islandske regjeringen at Island ville følge oppfordringen fra Ukraina og oppheve toll på all import fra landet.

I sin årstale til Europaparlamentet 14. september i år la kommisjonspresident Ursula von der Leyen blant annet vekt på å legge til rette for økt handel med Ukraina. Hun sa blant annet at det er et mål å sikre landet sømløs tilgang til det indre marked i EU. I et intervju med Politico samme dag la [EUs ambassadør til Ukraina](#) vekt på at dette betyr å redusere byråkratiske hindringer, men sa også at dette avhenger av at Ukraina gjennomfører de nødvendige reformer og tilpasser sin lovgiving. Dette vil kunne få betydning også for Norge som er integrert i det samme indre marked gjennom EØS-avtalen.

EUs forslag til finansielt instrument for fellesanskaffelser av forsvarsmateriell – EDIRPA

«*The proposal ... is a historical milestone in establishing the EU Defence Union, increasing the security of EU citizens and making the EU a stronger partner for our allies.*» Det sa [utøvande visepresident i Europakommisjonen, Margrete Vestager](#), da Kommisjonen 19. juli i år kom med [framlegg til eit nytt, midlertidig instrument for felles forsvarsinnkjøp](#). Det er gjort framlegg om ei ramme på 500 millionar euro for instrumentet for perioden frå 2022-2027. Instrumentet skal sikre at medlemslanda ikkje konkurrerer innbyrdes ved innkjøp og bidra til å spare kostnader. Målet er også å bidra til strukturendringar og auka produksjonskapasitet i europeisk forsvarsindustri mellom anna i lys av den nye sikkerheitssituasjonen. Det skal avhjelpe dei mest akutte behova for forsvarsmateriell som følge av krigen i Ukraina. For å få støtte frå instrumentet er det mellom anna krav om at det må gjelde nytt samarbeid eller utviding av eksisterande samarbeid, det må omfatte minst tre medlemsland og gjelde innkjøp av særskilt nødvendige og kritisk viktige forsvarsprodukt. Instrumentet er utforma som ei europaparlaments- og rådsforordning og skal finansierast gjennom auka bidrag frå kvart medlemsland.

Kommisjonen la i mai fram ei [melding om styrking av europeisk forsvarsindustri](#) der den mellom anna tok til orde for å hjelpe medlemslanda til å investere «saman, klokare og på ein europeisk måte». Her varsla Kommisjonen at den seinare i år vil kome med framlegg til eit permanent europeisk program for forsvarsinvesteringar (European Defense Investment Program, EDIP). Det skal danne utgangspunkt for framtidige felles utviklings- og innkjøpsprosjekt av stor felles verdi for medlemslanda og EUs sikkerheit. Dette framlegget er venta i november og vil truleg byggje på det midlertidige instrumentet.

Kommisjonen vonar forordninga for det midlertidige instrumentet skal vedtakast raskt i Rådet og Parlamentet. I [Europaparlamentet](#) er det industri-, forskings- og energikomiteen som har hovudansvar for framlegget. Zdzisław Krasnodębski (ECR, Polen) vart utpeikt til saksordførar 11. oktober, og svenske Sara Skyttedal (EPP) er ein av skuggeordførarane. I Rådet er det oppretta ei [midlertidig arbeidsgruppe for militær industri](#) som skal arbeide med «*draft legislative acts and other legal acts on issues related to the European defence industrial and technological base*».

Framlegget til forordning er ikkje merka som EØS-relevant, men etter artikkel 5 kan EØS-EFTA-land delta i samsvar med vilkåra i EØS-avtalen. Det er ikkje utarbeida EØS-notat om framlegget.

I sitt [notat til Folketinget skriver den danske regjeringa 19. september i år](#) at den støttar målet med framlegget, men er kritiske til finansieringa. Den meiner instrumentet burde bli finansiert ved omprioritering.

[Den svenske Riksdagen meiner framlegget ikkje er i samsvar med EUs nærleiksprinsipp](#) og skriv at «*ingen konsekvensanalys (har) kunnat visa att flera av de frågor som tas upp i förslaget inte behandlas bättre på nationell nivå av medlemsländerna själva.*» Også den svenske regjeringa uttrykkjer i sitt [notat til Riksdagen 13. september 2022](#) uro for framlegget. Det omfattar ikkje berre tilhøvet til subsidaritet, men også proporsjonalitet og konsekvensar og regjeringa meiner framlegget ikkje vil få dei effektane som Kommisjonen skisserar. Jamvel om den svenske regjeringa er positiv til den overordna ambisjonen i framlegget og unødvendig fragmentering av industrien er uheldig, skrive den at «*diversifisering av såväl försvarsindustriella som militäroperativa skäl i vissa fall kan vara både nödvändiga och önskvärda. Den europeiska försvarsindustriella basen bör bygga på konkurrens, och eventuell konsolidering ska även fortsättningsvis ske på marknadsmässiga grunder och villkor. Förordningsförslaget behöver vidare utformas i samverkan med medlemsstaterna så att det säkerställer medlemsstaternas suveränitet, insyn och inflytande i frågor om nationellt försvar.*»

EU's lovpakke for regulering av digitale plattformsselskaper (DSA/DSM)

Europakommisjonen lanserte 15. desember 2020 sin [tiltaksplan for å regulere plattformøkonomien](#), bestående av forordningsforslagene Digital Services Act (DSA) og Digital Markets Act (DMA). Begge forordningene er nå vedtatt i EU. DMA ble publisert i EU-tidende 4. oktober, mens det er ventet at [DSA blir publisert i EU-tidende 27. oktober](#). Forordningene trer i kraft 20 dager etter dette. DSA-forordningen vil gjelde i hele EU 15 måneder etter ikrafttredelse, eller fra 1. januar 2024, mens DMA-forordningen vil få virkning 6 måneder etter ikrafttredelse.

Regjeringen skriver i [arbeidsprogrammet for EU- og EØS-saker for 2022-23](#) at «*Endelig vurdering av om DSA og DMA er EØS-relevante og akseptable vil bli foretatt når de er endelig vedtatt*».

DSA/DMA er tidligere omtalt i informasjonspakkene til møtet i [Europautvalget 10. desember 2020](#) og [EU/EØS-debatten 13. april 2021](#).

Digitale tjenester i det indre marked (Digital Services Act, DSA)

Forordningen utgjør et rammeverk for hvordan teknologiselskaper overvåker innhold på sine plattformer, og inneholder blant annet tiltak rettet mot reklame på nett og mer åpenhet om

plattformenes bruk av algoritmer, samt en revisjon av dagens tjue år gamle direktiv om elektronisk handel ([e-handelsdirektivet](#)). Regelverket vil gjelde alle digitale tjenester som formidler varer, tjenester eller innhold, og inkluderer nye prosedyrer for rask fjerning av innhold som bryter med regelverket, som ulovlige varer og ulovlige ytringer. Plattformen som har mer enn 45 millioner EU-brukere – tilsvarende ti prosent av EUs befolkning – betraktes som «systemiske» og er underlagt spesifikke forpliktelser. Kommisjonen skal få økt myndighet til å føre tilsyn med slike plattformer, herunder direkte sanksjonsmuligheter. Store plattformselskaper som ikke gjør nok for å hindre spredning av ulovlig innhold, kan bli straffet med bøter på inntil 6 prosent av global omsetning.

Europaparlamentet og Rådet oppnådde en foreløpig politisk enighet om DSA 23. april 2022, og forordningen ble formelt vedtatt av Parlamentet 5. juli og Rådet 4. oktober. I en [omtale av enigheten](#) skriver EU-delegasjonens IKT-råd at DSA vil innebære nye forpliktelser for alle digitale plattformer som knytter forbrukere til varer, tjenester eller innhold, men at forpliktelsene varierer etter tjenestene plattformen tilbyr og plattformens størrelse: «Med det nye regelverket vil nettbaserte plattformer og særlig de veldig store plattformene bli pålagt en rekke krav, som for eksempel forpliktelser om å ha mekanismer til å motta rapportering om ulovlig innhold og mekanismer for å fjerne ulovlig innhold, samarbeide med såkalte pålitelige varslere (trusted flaggers), gi begrunnelser til brukere om årsaken til at innhold er fjernet, ha klageadgang både egne klagesystemer, rapportere om hvor mye innhold som er blitt fjernet og endret, sikre selgeres sporbarhet på nettbaserte markeds plasser – det som omtales som «know your business customer», samt samarbeide med håndhevelsesmyndigheter».

Regjeringen skriver i [EØS-notatet](#) (oppdatert 10. juni 2022) at forordningsforslaget skal håndheves delvis på nasjonalt nivå og delvis på EU-nivå. Det skal etableres nasjonale uavhengige koordinatorene (Digital Services Coordinators) som skal samarbeide i et nytt European Board for Digital Services. De nasjonale koordinatorene skal føre tilsyn med og overvåke regelverket overfor nasjonale tilbydere av digitale tjenester. Ved grensekryssende tilfeller skal koordinatoren i landet hvor tjenestetilbyderens hovedkontor er plassert håndtere saken (opprinnelseslandprinsippet).

I Kommisjonens forordningsforslag lå det også en kriseprotokoll hvor Kommisjonen ved ekstraordinære omstendigheter som påvirker offentlig helse og sikkerhet kunne pålegge plattformene å formidle informasjon fra myndighetene. Som følge av krigen i Ukraina ble det under forhandlingene om DSA innført en ny artikkel, en kriseresponsmekanisme, som gir Kommisjonen mulighet til å analysere påvirkningen store plattformer har på relevante kriser og på bakgrunn av dette kunne gjennomføre tiltak for å beskytte fundamentale rettigheter. Under sluttforhandlingene ble det innført et krav, blant annet etter [press fra digitale rettighetsorganisasjoner](#), om at Kommisjonen vil trenge en anbefaling fra European Board for Digital Services for å iverksette mekanismen, og at den bare kan vare i tre måneder.

[Regjeringen fremmet 28. februar 2022 Norges posisjon til DSA](#), hvor de ba om et forbud mot adferdsbasert markedsføring mot barn og unge på nett. Under EU-institusjonenes behandling av DSA har blant annet bruken av målrettet reklame vært omdiskutert. I forhandlingsresultatet fikk Parlamentet medhold i et forbud mot målrettet reklame mot mindreårige, sammen med et forbud mot målrettet reklame basert på informasjon om religion, seksuelle preferanser, helseinformasjon og politisk overbevisning. Det vil også bli forbudt å manipulere brukeres valg gjennom såkalte «dark patterns».

[EØS EFTA-landene kommenterte DSA](#) 29. september 2021, hvor de understreker at grunnprinsippene i e-handelsdirektivet bør videreføres: teknologiselskapenes begrensede ansvar for innhold som publiseres på deres plattformer (limited liability), og opprinnelseslandprinsippet. Generelt ønsker Norge, Island og Liechtenstein forslaget fra Kommisjonen velkommen, og de mener det er behov for en modernisering av dagens regelverk i lys av den økende betydningen såkalte online formidlingstjenester (intermediary services) har på økonomi, samfunn og demokrati. EØS EFTA-landene mener at ulovlig innhold bør fjernes

effektivt av disse tjenestene på tvers av EØS, samtidig som det er viktig å opprettholde den rette balansen mellom utøvelsen av ytringsfrihet og fjerning av innhold på nettet. Nasjonal kompetanse, redaksjonelt innhold og online reklame var blant temaene i innspillet.

Norske medieaktører har vært opptatt av at plattformene pålegges å avstå fra å fjerne eller moderere innhold og tjenester fra medier som allerede er underlagt redaksjonelt ansvar. Medietilsynet skrev i en [pressemelding](#) etter enigheten mellom EU-institusjonene at vedtaket innebærer et kompromiss hvor plattformene blir pålagt å ta inn hensynet til pressefriheten som en del av brukervilkårene: «EU landet på det nest beste resultatet. Vi håper dialogen mellom norske medier og plattformene vil gi enda bedre sikkerhet for mediene. I tillegg gir DSA norske medier mulighet til å klage på inngrep i pressefriheten, som kan skape presedens for plattformenes moderering av redaksjonelt innhold», uttaler Mari Velsand, direktør i Medietilsynet.

Ytringsfrihetskommisjonens utredning (En åpen og opplyst offentlig samtale, [NOU 2022:9](#)) har en lengre vurdering av innholdet i DSA-forordningen, og rettsaktens påvirkning for Norge: «Selv om handlingsrommet ved implementering av forordninger er begrenset, kan en forordning i seg selv åpne for nasjonal tilpasning i form av nasjonale regler som spesifiserer, utfyller eller gjør unntak fra reglene. Et eksempel på dette er personvernforordningen. Det kan være behov for å gjøre presiseringer som forsterker loven på nasjonalt nivå. Etter kommisjonens syn, bør muligheten for innsyn i og kontroll med plattformenes virksomhet i Norge, styrkes».

Ytringsfrihetskommisjonen mener det bør være full åpenhet om selskapenes moderatorer i Norge, antall, hvor mange som snakker norsk, hvordan norsk innhold håndteres, mengde og type innhold som fjernes, begrunnelsene som ligger til grunn, samt at de største selskapene bør være pålagt å ha en juridisk ansvarlig kontaktperson for innhold i Norge, ikke bare på EU-nivå: «Ytringsfrihetskommisjonen mener derfor myndighetene bør vurdere om DSA slik den foreligger, gir grunnlag for innsyn og krav som skissert ovenfor. Videre bør myndighetene klargjøre hvilket handlingsrom som finnes for nasjonal tilpasning i forordningen og hvis nødvendig bruke dette til å sikre innsyn på nasjonalt nivå».

Ytringsfrihetskommisjonen trekker frem at det er viktig at norske myndigheter sørger for en rask implementering av forordningen, at det etableres et effektivt håndhevelsesapparat, og at det bør være et mål å ha en norsk lov klar når rettsakten trer i kraft i EU.

Regjeringen skriver i [EØS-notatet](#) om forordningsforslagets rettslige konsekvenser, at «Dersom forordningen blir vedtatt og innlemmet i EØS-avtalen, må den gjennomføres i norsk rett. Dette vil føre til for justeringer i e-handelsloven, og nye regler for dagens internettbaserte tjenester og plattformer [...] Forslaget vil ha økonomiske og administrative konsekvenser både for aktørene som ilegges nye plikter, og for myndigheten som skal føre tilsyn. Departementet se nærmere på dette når EU har vedtatt forordningen».

[Forordning om digitale markeder \(Digital Markets Act, DMA\)](#)

Forordningen skal regulere de store plattformsselskapene, og hindre adferd som er skadelig for konkurranse og forbrukere. Det innføres nye krav til noen store plattformer, såkalte «portvoktere» (gatekeepers), som bestemmer hvordan andre selskaper interagerer med brukere på nett, og regelverket skal gjøre det lettere for nye aktører å utfordre deres dominerende posisjon.

EU-institusjonene oppnådde 24. mars en foreløpig politisk [enighet om forordningsforslaget](#). Europaparlamentet fikk med vedtaket gjennomslag for å heve grensen for hvilke selskaper som faller under kategorien «portvoktere» (gatekeepers). Det nye regelverket vil omfatte selskaper som innenfor de siste tre årene har hatt en årlig omsetning på minst 7.5 milliarder euro i EU, og har en markedsverdi på minst 75 milliarder euro. Selskapene må også kontrollere en eller flere plattformtjenester (core platform services) i minst tre medlemsland, som har minst 45 millioner

månedlige sluttbrukere og 10 000 virksomhetsbrukere i EU. Disse tjenestene omfatter markeds plasser og app-butikker, søkemaskiner, sosiale nettverk, skytjester, reklametjenester, taleassistenter og nettlesere.

Det eksakte antallet selskaper som vil falle under portvokter-kategorien skal avgjøres av Kommisjonen, men det [kan være snakk om 15-20 selskaper](#), anslo Politico i en omtale av enigheten, og viste til uttalelser fra det daværende franske formannskapet. Selskaper som mener at de feilaktig er plassert i portvokter-kategorien kan bestride dette gjennom en særlig prosedyre som gjør det mulig for Kommisjonen å kontrollere om argumentene er gyldige. Forordningen inneholder også bestemmelser som skal forhindre omgåelse av regelverket.

Parlamentet fikk medhold i at det kun er tillatt å kombinere persondata til bruk for målrettet reklame etter å ha innhentet et uttrykt samtykke, samt innført et krav om at brukere fritt skal kunne velge nettleser, virtuelle assistenter eller søkemaskiner, og det vil heller ikke bli tillatt for selskapene å blokkere brukere fra å avinstallere forhåndsinstallerte programmer og apper. Portvokterselskaper vil heller ikke lenger kunne rangere egne produkter eller tjenester på en gunstigere måte enn andre markedsdeltakere.

Parlamentet fikk også medhold i kravet om å pålegge portvoktere å sikre interoperabilitet i meldingstjenester, ved at de største aktørene (som Whatsapp, Facebook Messenger eller iMessage) vil måtte åpne opp og samhandle med mindre meldingsplattformer, hvis de ber om det.

Små- og mellomstore bedrifter (SMB) er unntatt fra å falle under portvokter-kategorien, bortsett fra i «spesielle tilfeller». Det fastsettes en ny portvokter-kategori (emerging gatekeeper), hvor det skal være mulig for Kommisjonen å pålegge forpliktelser til selskaper hvis konkurransesituasjonen er påvist, men ennå ikke er varig.

Et sentralt tema under EU-institusjonenes behandling av DMA har vært forholdet mellom Kommisjonen og nasjonale myndigheter. I vedtaket fastholdes det at det kun er Kommisjonen som har myndighet til å håndheve forordningen. Det skal nedsettes et rådgivende utvalg og en høynivågruppe som skal bistå Kommisjonen. Medlemslandene kan gi nasjonale tilsynsmyndigheter fullmakt til å gjennomføre etterforskningstiltak for å avdekke brudd på regelverket, men de vil måtte overføre resultatet av undersøkelsene til Kommisjonen, som tar den endelige avgjørelsen.

Portvokterselskap som ikke overholder DMA-regelverket risikerer bøter på opptil 10 prosent av sin samlede globale omsetning, og dette kan økes til 20 prosent ved gjentatte overtredelser. Hvis et selskap systematisk unnlater å overholde regelverket (bryter det 3 ganger på 8 år), kan Kommisjonen innlede en markedsundersøkelse, og om nødvendig gjennomføre atferdsmessige eller strukturelle tiltak, som å forby oppkjøp av andre virksomheter for en tidsperiode. DMA innebærer også krav til portvokterselskaper om å informere Kommisjonen om eventuelle pågående eller fremtidige virksomhetsoppkjøp eller fusjoner.

EØS EFTA-landene [kommenterte DMA 10. november 2021](#). Her støttet de Kommisjonens forslag, og ba om at portvokter-kriteriene forble uendret. De mente også at relevante myndigheter i medlemslandene bør involveres mer effektivt i overvåkingen og håndhevingen av DMA.

Regjeringen skriver i [EØS-notatet](#) (oppdatert 16. august 2022) at forslaget forventes å være positivt for norske selskap og forbrukere, men at det kan føre til at enkelte plattformer velger bort det europeiske markedet eller skyver økte utgifter over på brukerne: «*Forslaget forventes å ha betydelige administrative konsekvenser for selskap som defineres som portvoktere etter forordningen. Portvoktere underligges en rekke forpliktelser. Ettersom det som utgangspunkt ikke forventes at norske selskap vil anses som portvoktere, vurderes de samlede administrative konsekvensene ikke å ha et omfang av betydning i Norge*».

Andre saker av interesse:

Nedenfor sak er *ikke* varslet inn fra utenriksministerens side, men vi tar den med siden det kan være høyst aktuelt og av interesse for Europautvalget å vite hva som ble diskutert i Europaparlamentets plenums sesjon forrige uke:

Plenums sesjonen i Europaparlamentet 17.-20. oktober

Europaparlamentet møttes til sin andre plenums sesjon i oktober i Strasbourg 17. – 20. oktober. Sentral saker var debatt i forkant av EU-toppmøte same veke, sosiale verknader av energiprisane og inflasjon og Kommisjonenens arbeidsprogram for 2023. Parlamentet støttar Schengen-medlemskap for Bulgaria og Romania og kritiserte stadig vidareføring av midlertidig indre grensekontroll i fleire Schengen-land. Det var også debatt om vald mot kvinner og Istanbul-konvensjonen og om auke i hatkriminalitet mot LHBTQ-personar i EU. Sakharov-prisen var tildelt det ukrainske folket. Tre stortingsrepresentantar deltok på møte i den felles EØS-parlamentarikarkomiteen.

Opninga av møtet

Ved [opninga av plenums møtet](#) markerte parlamentspresident Roberta Metsola den internasjonale dagen for fjerning av fattigdom. Ho framheva også at det var fem år sidan gravejournalisten Daphne Caruna Galizia var drepen, eitt år sidan drapet på den franske læraren Samuel Paty og drapet på to personar i Bratislava som blir etterforska som terror mot LHBTIQ-miljøet. Alle desse hendingane er eit åtak på grunnleggjande EU-verdiar og Europaparlamentet vil kjempe for å oppretthalde verdiar som yringsfridom, rettsstat og retten til å vere trygg uavhengig av legning. Ho uttrykte også solidaritet med demonstrantane i Iran. Det var annonsert at ei rekkje italienske medlemmer av Europaparlamentet går tilbake til nasjonal politikk etter valet i Italia. Dette omfattar tidlegare parlamentspresident Antonio Tajani og Silvio Berlusconi.

Ukraina og sosiale konsekvensar av energikrisa og tilhøve til Russland

Krigen i Ukraina, energikrisa og andre effektar av den russiske invasjonen var naturleg nok oppe i mange debattar også i dette plenums møtet. Onsdag deltok den tsjekkiske EU-ministeren og kommisjonspresident Ursula von der Leyen i [ein debatt i forkant av EU-toppmøtet 20. og 21. oktober](#). Begge la vekt på ein sterkt og samla EU-respons mot Russland og sa EU vil støtte Ukraina så lengje som det er nødvendig. Russland må stå til ansvar for krigsbrotverk. EU skal verne dei mest sårbare i krisa. Von der Leyen varsla system for felles kjøp av gass, tiltak for energisparing og solidarisk deling av knappe gassressursar. Det er behov for å sjå på modellen for prissetting av elektrisitet og for store investeringar i infrastruktur, energieffektivisering og meir utbygging av fornybar energi. Sjå også [konklusjonane frå toppmøtet her](#). I sin [tale til toppmøtet la parlamentspresident Metsola](#) vekt på behovet for kraftige tiltak som respons på energikrise, inflasjon og krigen i Ukraina.

I debatten var det mange som etterlyste raskare og meir omfattande tiltak for å adressere auka prisar for energi og inflasjonen generelt og dei sosiale effektane av dette. Det var i tillegg ein særskilt debatt [om sosiale og økonomiske konsekvensar av krigen i Ukraina](#) tysdag morgon. Også her vart det framheva at det er nødvendig med tiltak for å halde energiprisane nede for forbrukarar og næringsliv. I sin [posisjon til EUs budsjett for 2023](#), seier Europaparlamentet at det må leggest vekt på Ukraina, energi, og gjenreisinga etter pandemien.

Tysdag kveld var det diskusjon om effekten av den russiske invasjonen på migrasjonen til EU og ein debatt om å klassifisere Russland som ein terrorstat. [Parlamentet seier med stort fleirtall nei til å anerkjenne russiske pass utstedt i okkuperte område](#). Dei støttar dermed eit framlegg til kommisjonsbeslutning om dette, men understrekar at retten til å kome til EU på humanitært grunnlag må sikrast. Også Rådet har sagt dei støttar framlegget som har Schengen-relevans.

Europaparlamentets president Roberta Metsola annonserte onsdag at [det ukrainske folket er tildelt Sakharov-prisen for 2022](#). Ho sa prisen går til dei som kjempar, dei som har måtte flykte, dei som har mista kjære og for alle som står for det dei trur på i Ukraina.

Kritisk infrastruktur

I spørjetimen tysdag [drøfta parlamentarikarane betre vern av kritisk infrastruktur](#) med visepresident i Kommisjonen, Margaritis Schinas. Debatten kom mellom anna i kjølvatnet av øydelegginga av North Stream-rørleidninga. Kommisjonen la onsdag fram ei [tilråding knytt til kritisk infrastruktur](#). I debatten tysdag viste Schinas til at både Covid, krigen i Ukraina og nye, hybride trugslar har vist behovet for å styrke motstandskrafta på dette området. Mange var samde i behovet for styrka innsats og også betre koordinering mellom medlemslanda og samarbeid med partnerar, spesielt Nato. Parlamentarikarane var også opptatt av styrka cybersikkerheit. Det kom spørsmål om korleis EU er rusta for å stå i mot spionasje og sabotasje som rettar seg direkte mot EUs institusjonar og verksemd. Schinas la vekt på at EU ikkje har eller skal ha ei eiga overvakingsteneste, men at det er viktig å kunne bruke den informasjonen nasjonale tryggingstenester har tilgang til. Slik tenester er i utgangspunktet ikkje bygd opp for å dele informasjon, men dei nå i auka grad er medvetne om behovet nettopp for å dele. I tillegg har Europol ei viktig rolle. Arbeidet knytt til å hindre utanlandsk påverknad i demokratiske prosessar er også viktig i arbeidet for betre motstandskraft. For alt personell i EUs institusjonar er det strenge interne reglar og siling og opplæring.

Kommisjonens arbeidsprogram for 2023

Visepresident Maroš Šefčovič presenterte 18. oktober [Kommisjonens arbeidsprogram for 2023](#). Han viste til at EU står samla for å takle dei store krisene, inkludert energikrisa. EU skal bidra til grøn og digital omstilling og bli meir motstandsdyktig. Ha la vekt på at arbeidsprogrammet tek omsyn til effektane etter invasjonen i Ukraina og framlegga som kom fram på konferansen om EUs framtid. Han la vekt på dei omfattande tiltaka mot Russland og finansiell og militær støtte til Ukraina. Tørke, varmebølger og skogbrannar i Europa i sommar har klart demonstrert behovet for klima- og miljøtiltak. EU skal sikre tilgangen til kritiske råvarer og dermed sikre strategisk autonomi. Han framheva også mellom anna framlegg for digitalisering av mobilitetssektoren og at revisjon av direktivet om forsinka betaling vil vere viktig for små og mellomstore verksemd. Kommisjonen har også store ambisjonar for å fremje internasjonal handel, mellom anna med Latin-Amerika.

I kommentarane etterlyste ikkje uventa dei ulike politiske gruppene meir fokus på sine respektive hjertesaker. Det var fleire som merka seg at Kommisjonen varslar ei midtvegsanalyse av EUs langtidsprogram og at den ikkje utelukkjar behovet for ein revisjon av budsjettet. Sentrum høgre-gruppa (EPP) la mellom anna vekt på at EU må styrke si evne til å takle uventa kriser. Sentrum venstre-gruppa (S&D) meinte arbeidsprogrammet ikkje møter forventningane knytt til økonomisk og sosial respons til krisa som EU nå er inne i. Gruppa etterlyste gjennomgang av reglane for budsjettstyring i EU og bad om at den varsla revisjonen av EUs elektrisitetsmarknad kjem raskt.

Den liberale gruppa (Renew) sa det er viktig med framdrift på mange initiativ i løpet av 2023. Putin vil ikkje berre øydeleggje Ukraina, men også endre verdsordenen. EU må derfor bli sterkare, meir autonomt og motstandsdyktig og samstundes styrke samarbeidet med vener. Ny handelavtaler er viktig i den samanhengen.

Den grønne gruppa var kritiske til for låge ambisjonar på klima- og miljøområdet. Dette handlar om liv og død og EU må vise leiarskap. Den kritiserte EPP for å ha latt bilindustrien sleppe unna utan strenge reguleringar og sa det er viktig å ikkje gjere same feilen igjen for andre sektorar. Gruppa var skuffa over at revisjonen av EUs kjemikaliedirektiv er utsett heilt til slutten av neste år.

Ytre høgre-gruppa (ID) la vekt på at EU nå oppleve ein store auke i migrantar og sa personar som har kome ulovleg inn i EU står bak terror. Det er derfor viktig å styrke den ytre grensekontrollen.

Den konservative gruppa (ECR) viste til at EU står overfor ei rekkje kriser, og må gå vekk frå den radikale, økologiske tilnærminga som ikkje tener innbyggjarane.

Ytre venstre-gruppa (The Left) trakk fram energikrisa i Europa og sa marknaden for gass ikkje fungerer. Her må EU kome med tiltak. Det er gjort for lite for å hindre auka skilnadar mellom innbyggjarar og mellom land og den sosiale agendaen må derfor styrkast.

I sitt sluttinnlegg sa Šefčovič mellom anna at gjennomgangen av EUs langtidsbudsjett vil kome i andre kvartal 2023 og at Kommisjonen vil vurdere behovet for endringar i budsjettet. Den sosiale dimensjonen er sentral og det skal vere eit nytt sosialt toppmøte i Porto neste vår. Det er viktig å ha ein debatt om energisituasjonen og spesielt hjelpe finansielt både utsette hushald, små og mellomstore verksemder og den delen av industrien som har spesielle utfordringar. Han viste elles til at det nå er trilogforhandlingar om 160 saker og sa det er viktig å akselerere arbeidet med desse slik at dei kan bli slutført før valet til Europaparlamentet i 2024. Han trakk her spesielt fram Kommisjonens energiplan – Repower EU.

Schengen-utviding, indre grensekontroll og kritikk av Frontex

Bulgaria og Romania må få bli med i Schengen-området. Det slår Europaparlamentet [fast i ein resolusjon](#) som vart vedteke med eit stort fleirtal på 547 mot 49 og 43 som avsto. Parlamentet meiner det er diskriminerande at dei to landa ikkje får delta i Schengen-samarbeidet, men også at det skadar den indre marknaden.

I ein annan debatt drøfta Europaparlamentet indre grensekontroll som enkelte Schengen-land har hatt i fleire år. Bakgrunnen var ei avgjersle frå EU-domstolen i april om at forlenging av slik indre kontroll berre kan skje seks gonger, med mindre eit land kan vise til ein ny trussel. Både det tsjekkiske EU-formannskapet og innanrikskommisær Ylva Johansson peikte på Schengen-samarbeidet som ein suksess og at det er uheldig at både migrasjonskrise, pandemi og nå krigen i Ukraina har sett dei opne grensene under press. Indre grensekontroll må vere basert på proporsjonalitet og eit konkret behov. Styrka politisamarbeid vil ofte vere meir effektivt enn auka kontroll av reisande. Dei etterlyste framdrift i Parlamentet for framlegget til revisjon av EUs grenseforordning. Kommisjonen gav støtte til utviding av Schengen-området.

I debatten var dei fleste politiske gruppene samde om behovet for å sikre eit Schengen-området utan grensekontroll, men det vart lagt vekt på behov for kontroll med yttergrensene. Fleire viste til at avgjerdsla frå EU-domstolen i praksis medfører at seks Schengen-land har ulovleg indre grensekontroll og etterlyste handling frå Kommisjonen.

[Regjeringa i Norge forlenga den midlertidige grensekontrollen 14. oktober 2022](#). Til NRK viste justisminister Emilie Enger Mehl til avgjersla frå EU-domstolen og sa forlenginga kan skje «*ut fra en ny, faktisk trussel. Jeg mener vi er godt innenfor rammene av EU-domstolens uttalelse ...*». Ho viste til den generelt usikre migrasjons- og sikkerheitssituasjonen i Europa som årsak til at grensekontrollen vart forlenga.

Tidlegare i veka vedtok eit fleirtal på 345 mot 284 og 8 som avsto, [kritikk av EUs grense- og kystvakt \(Frontex\)](#) og nekta å avslutte 2020-budsjettet. Frontex får kritikk for ikkje å ha sikra grunnleggjande rettar for migrantar og asylsøkarar og for å ha deltatt i ulovlege «pushbacks» av migrantar. Det er også rapportert om fleire tilfelle av seksuell trakassering av tilsette som i eit tilfelle skal ha resultert i eit sjølv mord. Sjefen for Frontex trakk seg tidlegare i år.

Tale av den slovakiske presidenten

Zuzana Čaputová, president i Slovakia, la i [ein tale til plenums møtet onsdag](#) vekt på behovet for å slå ring om demokrati og europeiske verdier og på behovet for europeisk solidaritet i møte med mange kriser. Tala kom berre ei knapp veke etter drapa på to medlemmer av LHBTIQ-miljøet på ein homobar i Bratislava (sjå nedanfor) og presidenten sa dette var eit åtak på likeverd, toleranse og respekten for menneskerettar generelt. Slovakia er del av det såkalla Visegrad-samarbeidet med Polen, Tsjekkia og Ungarn. På grunn av politikken som regjeringane i Polen og Ungarn fører, vart det derfor lagt merke til at presidenten i sin tale la vekt på rettsstat, uavhengige domstolar, mediafridom og vern av minoritetar.

Auke i hatkriminalitet mot LHBTIQ-personar i Europa i lys av drapa i Bratislava

Dei to drapa i Bratislava førte også til at det torsdag vart [vedteke ein resolusjon](#) som tek til orde for kamp mot hatefulle ytringar og understrekar at hatkriminalitet må etterforskast og straffefølgast. Resolusjonen vart vedteke med 447 mot 78 røyster og 45 som avsto. Tysdag var det også ein debatt om auken i hatkriminalitet mot LHBTIQ-personar i Europa. Både det tsjekkiske formannskapet og likestillingskommisær Helena Dalli la vekt på at hat mot LHBTIQ-personar ikkje høyrer heime i EU og at det er svært alvorleg når mange i dette miljøet føler seg truge eller diskriminert eller faktisk har opplevd fysiske eller seksuelle åtak. Dalli viste til at drapa i Bratislava ikkje var eit einestående tilfelle og trakk her m.a. fram skytinga på London Pub i Oslo som også andre nemnde i debatten. Dalli bad om framgang i Rådet og Parlamentet i behandlinga av framlegget om at hatefulle ytringar og hatkriminalitet skal inn på lista over EU-kriminalitet. Det er behov for opplæring hos politi og å utveksle beste erfaringar mellom land om korleis situasjonen for det skeive miljøet kan betrast og bli tryggare.

I debatten var det tverrpolitisk semje i fordøminga av det som hadde skjedd og behovet for tiltaka. Dette omfatta heile det politiske spekteret frå ytre venstre (The Left) til den konservative gruppa (ECR). Det vart likevel lagt merke til at ingen frå ytre høgre-gruppa (ID) deltok i debatten. Fleire innlegg viste samstundes til at ordbruket til politikarar betyr noko fordi den kan påverke ekstreme miljø. Både i debatten og i resolusjonen er det peikt på at både nåverande og tidlegare regjeringsmedlemmar i Slovakia har brukt støytande, aggressiv og homofobisk språk mot LHBTIQ-miljøet i landet. Det vart også peikt på at ekstreme grupper i praksis har straffeimmunitet for kriminalitet mot dette miljøet i fleire EU-land.

Seksuell vald og Istanbul-konvensjonen

Ved opninga av plenums møtet gjorde ytre høgre-gruppa (ID) framlegg om å legge til ein debatt om vald mot kvinner på dagsorden for plenums møtet. ID viste til nylege medieoppslag om seksuelle overgrep både i private selskap og EU-institusjonar der offera ikkje hadde fått hjelp og oppfølging og overgrepa ikkje hadde fått konsekvensar. Den grøne gruppa og ytre venstre-gruppa (The Left) kom med framlegg til ein alternativ tittel på debatten: «*Fighting sexualised violence - The importance of the Istanbul Convention and a comprehensive proposal for a directive against gender-based violence*». Det vart fleirtal for dette. I ordvekslinga om tittelen vart ID og andre på ytre høgre-sida skulda for politisk dobbelspel. Partigrupper som omfattar parti som på nasjonalt plan har gått i mot Istanbul-konvensjonen og retten til sjølvbestemt abort, har lite truverde i ein debatt om dette temaet vart det hevda. Les [referat frå sjølve debatten her](#).

Rettsstat, pressefridom og korrupsjon på Malta

Fem år etter drapet på gravejournalisten Daphne Caruana Galizia, drøfta Europaparlamentet situasjonen for rettsstat, pressefridom og økonomiske kriminalitet på Malta. I [ein resolusjon som vart vedteke med 564 mot 10 røyster og 17 som avsto](#), slår Parlamentet fast at sjølv om det har vore ei positiv utvikling, går reformarbeidet for sakte. Mellom anna tek det for lang tid å etterforske og rettsfølgje lovbrøt, korrupsjon og kvitvasking er stadig eit problem og mediafridom og mediamangfald er utfordra. Europaparlamentet har oppretta ein journalistpris til minne om Galizia. [Den gjekk i år til to journalistar som har laga ein dokumentar om russisk påverknad i Den sentralafrikanske republikk](#).

Møte i den felles EØS-parlamentarikerkomiteen

Delegasjonsleiar Trine Lise Sundnes (A), Per Olaf Lundteigen (SP) og Heidi Nordby Lunde (H) frå Stortingets EFTA-EØS-delegasjon deltok 19. – 20. oktober på eit møte i den felles EØS-parlamentarikarkomiteen som var arrangert parallelt med plenumsmøtet. Her deltok også ei rekke medlemmer av Europaparlamentet i tillegg parlamentarikarar frå Island og Liechtenstein og med sveitsiske parlamentarikarar som observatørar. På dagsorden sto mellom anna krisa i Ukraina, motstandskrafta i europeisk energiforsyning, ynskje om høve til full deltaking for EØS-EFTA-landa i eit nytt EU-program for sikker, rombasert kommunikasjon og initiativet til det nye europeiske, politiske fellesskapet. Sjå også [EFTA-sekretariatets pressemelding frå møtet](#).

Rettsaker:

Neste møte i EØS-komiteen finner sted i Brussel 28. oktober 2022. En foreløpig liste med omtale av EU-rettsaker ble oversendt Europautvalget 12. oktober. Den endelige listen ble oversendt Europautvalget 20. oktober. Det var ingen endringer mellom de to listene.

Det var og er bare 14 rettsaker på listen denne gangen. Ingen av rettsaktene krever Stortingets samtykke. Det lenkes opp til regjeringens EØS-notatdatabase for hver rettsakt.