



Samferdselsnytt

Uke 43-44, 2021

Nyhetsbrev fra samferdselsråden ved Norges delegasjon til EU

EU. Samferdselssaker og -møter uke 43-44 og fremover

- **Europaparlamentet og Rådet enes når kompromiss på forslag om revisjon av direktivet om leide kjøretøy uten sjåfør.**
- **Europaparlamentet vedtar posisjon på de kommende klimaforhandlingene i Glasgow (COP 26) fra 31. oktober til 12. november 2021.**
- **Europaparlamentets transportkomite avholder åpen høring på hvilke konsekvenser som det kinesiske Belt and Road initiativet har på transport og økonomi**

Leide kjøretøy

Rådet og EP informerte henholdsvis i [pressemelding 26. oktober](#) og i [pressemelding 27. oktober](#) om at institusjonene har oppnådd et uformelt kompromiss på revisjonsforslaget. Det slovenske formannskapet (FSK) har i tillegg presentert en egen [pressemelding](#) på saken 27. oktober. Kompromisset må nå formelt godkjennes av EP og Rådet.

I Europaparlamentet presenterte MEP og saksansvarlig for forslaget, Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, Portugal), kompromisset i Transportkomiteen 28. oktober. MEP Ameriks (S&D, Latvia) og MEP Cuffe (De Grønne, Irland), som var de eneste som her tok ordet. De ønsket begge kompromisset velkommen. I Rådet v/COREPER blir kompromisset trolig presentert 10. november. Den videre prosess er i skrivende stund ikke klar. Kompromisset er heller blitt ikke offentliggjort i sin helhet.

I pressemeldingene fremheves det at det vil bli enklere for transportselskaper i EU å leie laste- og varebiler fra andre EU-land, f. eks. for å dekke sesongvariasjoner eller for å erstatte defekte kjøretøy. EU-land vil imidlertid fortsatt ha mulighet til å begrense innleie av slike kjøretøy fra transportselskap nasjonalt – både i tid og i omfang. Nasjonal minimumstid for leie er 2 måneder for hvert kjøretøy. Maksimal leieomfang er 25 % av kjøretøysflåten.

Begrensningene er i hovedsak gjort av fiskale hensyn. For å styrke håndhevingen skal innleide kjøretøy registreres i det land der selskapet, som leier kjøretøyet, er etablert.

Den slovenske transportministeren Jernej Vrtovec siteres slik i FSKs pressemelding: "The wider freedom to hire vehicles will give haulage companies more flexibility when there is peak demand or when a replacement vehicle is needed. At the same time, it ensures a level playing field and provides more opportunities for businesses that hire out vehicles for professional use. As hired vehicles often pollute less, these rules also support our common objective of greening the economy."

EPs rapportør på saken MEP Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, Portugal) siteres slik i EPs pressemelding: "This agreement allows companies to hire additional trucks more easily, instead of buying them, to meet seasonal needs. This gives companies more options, the freedom of entrepreneurship and the chance to allocate resources in the best way possible, leading also to environmental gains and road safety."

Forslag til revisjon av direktiv 2006/1/EF om bruk av leide kjøretøy uten sjåfør i godstransporten ble lagt frem i mai 2017, som et av flere forslag i den såkalte "Mobilitetspakke I".

COP 26

Europaparlamentet vedtok på plenumssesjonen 21. oktober en resolusjon til COP 26 med 527 stemmer for og 134 imot. Resolusjonen er Europaparlamentets forventninger til klimaforhandlingene. Rådet har tidligere denne måneden også vedtatt konklusjoner for EUs mandat til COP26, se omtale i Samferdselsnytt uke 41 s. 3.

Transport omtales i resolusjonens pkt. 83 til 88. Her gjentas det at transportsektoren er den eneste sektor der klimagassene øker noe som krever større og raskere kutt i CO₂-utslippene, inkludert innenfor **luftfart- og skipsfartssektoren**. Europaparlamentet oppfordrer derfor avtalepartnerne om å inkludere utslipp fra internasjonal luftfart og skipsfart i sine nasjonale bidrag (NDC), inkludert at man enes om utslippstiltak og regulerer dette i EUs klimakvotesystem (EU ETS). Parlamentet gir her også uttrykk for at IMOs og ICAOs klimaarbeidet går for sakte. Kommisjonen og medlemslandene oppfordres derfor "... to do their utmost to strengthen the carbon offsetting and reduction scheme for international aviation (CORSIA) and to support the adoption by the ICAO of a long-term goal to reduce in-sector emissions while safeguarding the EU's legislative autonomy in implementing the ETS Directive".

Hva gjelder luftfart vises det for øvrig til en ny rapport fra Greenpeace 27. oktober, der det oppfordres om å innføre et forbud mot korte flygninger om jernbanen kan tilby reiser på under seks timer. I rapporten vises det også til at hele 62 % av alle europeere støtter et slikt forbud. Rapporten omfatter også omtale i Norge. Link til kampanjesiden, der Bergensbanen også fremheves, og selve rapporten finnes nedenfor under «Annet».

På **veitransportområdet** viser Parlamentet til Det internasjonale energibyrådets vurdering om at for å nå nullutslipp i 2050, må bilene være utslippsfrie allerede i 2035. Her

understrekes også behovet for økt bruk av fornybar energi og utrulling av smart ladeinfrastruktur. Europaparlamentet oppfordrer her også Kommisjonen om å “...consider concrete measures to support a reduction in the CO₂ emissions of cities”. I den sammenheng kan det også vises til Kommisjonens melding om europeiske samfunnsoppdrag (missions) på bl.a. temaet “Klimanøytrale og smarte byer”, omtalt i [Samferdselsnytt uke 39 og 40](#). Videre til kommende revisjon av Kommisjonens strategi fra 2013 om urban mobilitet, som er forventet lagt fram 14. desember.

Europaparlamentets pressemelding om resolusjonen finnes [her](#).

Kommisjonspresident Ursula von der Leyen holdt 28. oktober en [pressekonferanse](#) om forventninger til G20-toppmøtet og COP 26. Hun sa her bl.a. at fire EU – initiativ vil bli lansert på møtet. Et av disse omhandler innovasjon, se utdrag: “We want to demonstrate – and this is the core of this initiative – that investment in green innovations pays off. So in Glasgow, I will launch a partnership, together with Bill Gates and his programme ‘Breakthrough Energy Catalyst’. We join forces there. The aim is to prove that if you have a breakthrough innovation, of course at the very beginning it is a bit more expensive. But, if we release that green premium, we help this innovation to be faster and to be market-feasible and to better scale up at the markets, such as, for example, **innovation in clean hydrogen, sustainable aviation fuels**, carbon storage, carbon capture and the energy storage – just to name the four fields where we will be investing in.”.

Belt and Road – høringen

TRAN-komiteens leder MEP Delli (De grønne, Frankrike) åpnet høringen om utfordringene og mulighetene knyttet til det kinesiske Belt & Road (B&R) - initiativet. Hun viste her til kommisjonspresidentens «Global gateway» (GG) - initiativ, som ble presentert i årets State of the Union – talen. Delli fremhevet at GG var ment å være en konkurrent til B&R. Omtale av GG kan finnes i [Samferdselsnytt uke 37/2021](#).

Kommisjonen v/direktør Bakran fra DG MOVE innledet med å konstatere at det var utfordrende å karakterisere B&R. Kommisjonens utgangspunkt var imidlertid at B&R *også* var et kinesisk instrument for å fremme sine utenrikspolitiske interesser. Hun orienterte så om EUs tilnærming til konnektivet, utover EUs grenser, der man vektla en myk tilnærming basert på dialog, fremme av beste praksis mv. Her ble det også vist til [Connecting Europe og Asia-strategien](#) fra 2018, til den eksterne dimensjonen i EUs TEN-T satsning, især mot EUs naboregioner og -land, og til EUs luftfartsavtaler med ASEAN (som ville bli signert snart), Japan, Sør-Korea og Kina. Hun omtalte også GG. Her sa hun at initiativet ville bli presentert nær fremtid og at formålet var å skape forbindelser, ikke avhengighetsforhold, med land rundt om i verden og at den ville ha en verdibasert tilnærming.

Direktør Bakran viste så til at Kommisjonen hadde en bred dialog med Kina. Dialogen bygget nå på EUs strategi [EU-China – A strategic outlook fra 2019](#). På transport ble forumet EU – China Connectivity Platform fremhevet som den sentrale møteplassen. Plattformen hadde til hensikt å oppnå gjensidig forståelse for B&R og TEN-T, inkludert å identifisere mulige synergier mellom de to initiativene. Direktøren understreket her at plattformen også var viktig for å promotere prinsipper som åpenhet, resiprositet, markedsadgang, like

konkurransetilstand og investeringsmuligheter. Om Kina oppfylte sine erklærte B&R-målsetninger ville det komplementere EUs mål om bærekraftig konnektivitet.

Professor Jonathan Holslag fra Det frie Universitetet i Brussel fokuserte i sitt innlegg på to poeng. Det ene knyttet seg til EUs svar på asiatiske, især kinesiske, infrastruktursatsinger. Han mente svaret ikke sto i samsvar med ambisjonene og at Europa tapte grunn. Nye initiativ fra Kommisjonen måtte derfor evalueres kritisk. Her hadde Europaparlamentet en viktig rolle. Det andre var vurderingen av selve B&R-initiativet. Han mente initiativet var et ønske om bl.a. økt kontroll og suverenitet. Her hadde Kina hadde et langt bredere fokus enn Europa. Han avrundet med å si at man ikke hadde råd til nye 10 til 15 år med dialog og strategier, om det ikke førte til endring i praksis.

Førsteamanuensis Amagini fra Asiasenteret ved Universitetet i Piemonte fremhevet at det ennå var vanskelig å karakterisere B&R-initiativet. Hun viste her til at B&R først startet opp i 2013 og at B&R utviklet seg i takt med mulighetene. Hun påpekte også det ulike fokuset mellom B&R og TEN-T, der førstnevnte initiativ i første rekke hadde fokus utover mens sistnevnte hadde fokus innover. Hun understreket særskilt at EU måtte følge med på B&R – investeringene i Vest-Balkan. Hva gjaldt samarbeidet under EU – Kina plattformen etterlyste hun en mer overordnet og bredere diskusjon.

CEO Bangen fra Duisburg havn presiserte at B&R allerede var en realitet, at europeiske selskaper var engasjert og at tilnærmingen måtte være økt samarbeid – ikke minst for å sikre like konkurransevilkår. Han viste her til at Tyskland utenrikshandel med Kina hadde økt med 30 % siden 2015, til at 2000 kinesiske selskaper nå var etablert i Tyskland og at 5000 tyske selskaper nå var etablert i Kina. Han konstaterte også at det hadde skjedd et stort skifte i handelen, med økt internettsalg og eksport av varer fra Tyskland til Kina. Dette kom ikke minst små og mellomstore bedrifter til gode. Her la han også til at han ikke erfarte at det var større utfordringer med å få plassert tyske produkter på kinesiske internettplattformer. Han forklarte skiftet i godsstrømmene bl.a. med bedre jernbaneforbindelser mellom Kina og Europa. Frakten tok nå kun mellom en til to uker, og i fjor ankom ca. 1300 tog fra Kina. Bangen fremhevet utviklingen også som positiv for det modale skifte om å få mer frakt over på jernbanen. Han avrundet med å understreke at Duisburg nå også investerte utover sin havn og at det var viktig at Europa som sådan også investerte og sikret seg kontroll.

Den etterfølgende spørsmåls- og diskusjonsrunden i TRAN-komiteen ble preget av bl.a. spørsmål om hva EU kunne gjøre for å komme mer på offensiven, slik at man ikke blir avhengig av B&R, det kommende «Global gateway»-initiativet, mangel på en samlet oversikt over kinesiske investeringer i Europa, behovet for resiprositet samt EU-landenes eget ansvar.

Bakgrunnen avsluttet bl.a. med å vise til kommende TEN-T revisjon i desember, der en av de viktigste foreslåtte endringene ville være harmoniseringen av TEN-T og jernbanekorridorene. Hun viste også til EUs nye screeningsordning med utenlandske investeringer, som allerede hadde blitt et verktøy for å sikre kontroll. Holslag fokuserte i sin avslutning bl.a. på forskjellen mellom kortsiktige forretningsmuligheter kontra langsiktig kontroll, og på at Kina brukte sitt europeiske handelsoverskudd på 200 mrd. euro på nye investeringer. Kommisjonen måtte derfor engasjere seg sterkere. Bangen, på sin side, avrundet med å vise

til kapasitetsutfordringene på TEN-T jernbanenettet. Dette ble eksemplifisert med at Kinafrakt kunne bruke 4 dager på å krysse den polsk-tyske grensen.

Høringen kan sees på webtv [her](#) (fra ca. 09:15:00).

Kommisjonen



Kommisjonskollegiets tentative agenda fremover:

Merk:

- Forbedring av arbeidsvilkårene for plattformarbeidere, 8.12
- Ny «mobilitetspakke» med regelverksforslag på transportområdet*, 14.12

*Revision of the Regulation on the trans-European transport network, revision of the Directive on Intelligent Transport Systems, New EU urban mobility framework, rail freight corridors initiative

Kommisjonens pressemeldinger -43-:

- [Statement by President von der Leyen on the Great Green Wall at COP26](#), 1.11
- [State aid: Commission approves €173 million aid scheme for charging and refuelling stations for zero and low emission vehicles in Poland](#), 29.10
- [Statement by President von der Leyen ahead of the G20 Summit and the UN Climate Change Conference \(COP26\)](#), 28.10
- [European Globalisation Adjustment Fund: €5.4 million to support 801 dismissed workers in air transport and warehousing in Sardinia](#), 28.10

Nyheter fra DG MOVE:

- [European Commission welcomes launch of Global Plan for the UN Decade of Action on Road Safety 2021-2030](#), 28.10
- [Aviation: New Annual Monitoring Report 2020 assessing the performance of air navigation service providers released](#), 27.10

- Transport carriers can now register for access to EU IT systems to verify passengers' short-stay visa/travel authorisation before transporting them to Schengen area, 25.10

Regelverkskomiteer, uke 44-45:

- Air Safety Committee, 9.-11.10

Ekspertgrupper, uke 44-45:

Ingen møter oppført.

Høring, konsultasjoner, veikart mv. på KOMs side «Have your say»:

- Rail interoperability – amended rules on phasing out rear end signals for freight trains, 19. november (obs. ny høring!)
- Civil liability – adapting liability rules to the digital age and artificial intelligence, høringsfrist 10. januar 2022
- Heavy-duty vehicles - extension of scope of procedures for determining CO2 emissions, frist 12.11
- Road traffic information services – revised specifications, 9.11
- Vehicle safety – technical requirements & test procedures for EU type-approval of event data recorders (EDRs), frist 9.11
- A Drone strategy 2.0 for Europe to foster sustainable and smart mobility, frist 31.12
- Transport - infringements that may lead to a road transport operator's loss of good repute (updated list), 4.11
- Digital services integrating different transport modes, frist 2.11
- Heavy-duty vehicles – lighter reporting under Implementing Regulation (EU) 2019/1859, frist 3.11
- Vehicle safety – revising the EU's roadworthiness package, frist 1.11
- Greener land transport – simplified state aid rules (New Land Transport Enabling Regulation), frist 29.10
- CO2 emissions for cars and vans – revision of performance standards, 8.11

- [CO2 emissions from shipping – encouraging the use of low-carbon fuels](#), 8.11
- [Sustainable aviation fuels – ReFuelEU Aviation](#), 18.11
- [Low-emission vehicles – improving the EU’s refuelling/recharging infrastructure](#), 18.11

Rådet



Det slovenske formannskapets hjemmeside:

- [Use of hired lorries – presidency agrees clearer and more flexible rules with European Parliament](#), 27.10

Rådets pressemeldinger uke -43-:

- [Use of hired lorries – presidency agrees clearer and more flexible rules with European Parliament](#), 26.10

Transportmøter:

- [Transportministermøte](#), 9.12

Møter uke 44:

- [Coreper I](#), 5.11

EU positions for international negotiations

42. International aviation climate ambition coalition - Approval

44. Council Decision on the EU position on UNECE (November 2021) - Adoption

45. Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) - EU position on certain activities of the ad hoc Committee on Legal Experts and International Cooperation - Approval

46. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) – coordinated position of the Union and its Member States as regards the ‘Unified Railway Law’ initiative Approval

Transport

47. Directive amending Directive 1999/62/EC on Eurovignette (road charging Directive) - Adoption of the Council's position at first reading and of the statement of the Council's reasons

- Ingen rådsarbeidsgrupper på transport oppført uke 44



Europaparlamentet

Europaparlamentets (EP) plenumsesjon 18.-21. oktober:

Noen vedtatte tekster med debatt:

- [UN Climate Change Conference in Glasgow, the UK \(COP26\) \(debate\)](#)

Merk utdrag fra MEP Bas Eickhout: "... we also just want to stress once again that action need to be expected from aviation and maritime. Here too, it is **very important to state that aviation and maritime do fall under the Paris Agreement**. There was a decision that maybe two other UN bodies could handle this, but maritime and aviation do fall under the Paris commitments. Sometimes some people say that they're not part of the Paris commitments. I think we need to make that point very clear."

- [UN Climate Change Conference in Glasgow, the UK \(COP26\) \(continuation of debate\)](#)

Se MEP / TRAN-komiteens leder Karima Dellis (De Grønne, Frankrike) innlegg [her](#), der hun bl.a. etterlyser handling nå, inkludert utfasing av fossilt drivstoff.

- [Climate, Energy and Environmental State aid guidelines \("CEEAG"\) \(debate\)](#)

Transport preget i liten grad diskusjonen. MEP Nils Fuglesagn (S&D, Danmark) innlegg var nærmest det eneste som nevnte transport. Se hans innlegg [her](#): "... I dag er det især nye teknologier, vi har brug for, som vedvarende brint og karbonfangst og -lagring. **Vedvarende brint, der gør, at vi kan flyve og transportere os på en bæredygtig måde** og karbonfangst og -lagring, der gør, at vi kan reducere CO2-udledningen fra blandt andet den tunge industri. Jeg synes, det er fornuftigt, at Kommissionen og kommissæren fremlægger nye regler for statsstøtte til vedvarende energi og energieffektivitet. Som ordfører på energieffektiviseringsdirektivet vil det sige, at det også er virkelig væsentlig at støtte en væsentlig kilde til, at vi kan nedbringe vores CO2. Men jeg vil rejse pegefingern over for Kommissionen og kommissæren også og sige, at det er meget vigtigt, at vi ikke kommer til at støtte fossil energi. Low carbon, brint – stødt hellere vedvarende brint. Lad vær med at gå i den fælde, hvor vi lukker os selv, låser os selv ind i et fossilt energisystem, som kommer til at koste os dyrt på lang sigt. Det håber, at Kommissionen vil tage med."

- [Climate, Energy and Environmental State aid guidelines \("CEEAG"\) \(continuation of debate\)](#)

- **Joint Undertakings under Horizon Europe (debate)**
- **Insurance of motor vehicles (debate)**

MEP Dita Charanzová's innlegg gir en god oppsummering på forslaget / EPs posisjon:

"...Today, we start the process to end discrimination – discrimination of EU car owners who move from one Member State to another, so experienced drivers are no longer treated like they just turned 18 years again. Today we end the uncertainty around our motorsports in Europe, who will be able to keep racing. Today, we prevent over-regulation that would have harmed the uptake of e-bikes and could have made even wheelchairs subject to a law designed for cars and trucks...."

Concretely, if you have an accident and your insurance company or the insurance company of the other person goes bankrupt, you are protected. **Every Member State must have a compensation fund that will ensure compensation for injured parties as if your insurer was still active.** The European Parliament also made sure that you should receive your compensation as soon as possible, within weeks instead of years.

Soon, you will see also **a harmonised claim history statement across Europe.** There will no longer be any excuse to discriminate against a driver coming from another Member State. So if a Czech driver moves to France, even if his or her statement is in Czech, a harmonised form will ensure it is understandable. The boxes will be the same throughout Europe. In addition, Parliament also ensured that if an insurer offers a discount for good drivers that you are also entitled to the same discount – no matter your nationality. Your clean driving record will be universally understood and valued across Europe.

After today, it will be clear – while a competition must have insurance to cover spectators and other third parties, there is no European requirement to have full motor insurance on each racing vehicle. This means the viewing public can keep going to the racetrack on Fridays in our cities and towns across Europe and have a good time. They will be protected and motorsports will stay legal in Europe.

Lastly, citizens can feel free to go out and buy **e-bikes.** There is no European requirement for motor insurance on e-bikes. While many should take out voluntary insurance, others can continue to be covered by other types of house or family insurance. But you can feel safe that buying an e-bike will be easier than buying a car or truck..."

(Alle uthevinger gjort av undertegnede).

TRAN-møte, 27.-28.10

Sentrale saker:

6. Public Hearing on "Impact of the Belt and Road initiative (BRI) on modal shift and European Economic Exchanges"

Punkt 6 kan sees på webtv [her](#) (fra ca. 09:15:00)

...

8. Exchange of views with Maja Markovčić Kostelac, Executive Director of the European Maritime Safety Agency

9. Presentation of the study on "Relaunching transport and tourism in the EU after COVID 19"

...

11. Exchange of views with Valentina Superti, Director of Tourism and Proximity DG GROW, European Commission on Promoting Gender Equality in the Travel and Tourism Sector (in the framework of EP Gender Mainstreaming Week)

Punkt 11 kan sees på webtv [her](#).

...

13. Presentation of the study on "The aviation and maritime sectors and the EU-ETS: challenges and impacts"

Forfatterne presenterte sin studie for TRAN-komiteen. På Kommisjonens ETS-forslag på luftfart ble det bl.a. fremhevet at noen land heller ikke var med i ICAOs CORSIA-system (slik at flyselskap fra disse verken ble dekket av EU ETS eller CORSIA på visse flyginger), at EU ETS innebar en viss risiko for dobbelttelling av kvoter og at det var uklart om helikopter var omfattet av forslaget. Det ble også fremhevet at forslaget ville innebære ulikheter på ruter med mellomlanding i og utenfor EU/EØS-området. Det ble fremhevet at flybillettene i gjennomsnitt ville øke med 9 %, om kostnadene fullt og helt ble sendt videre til passasjerene, at forslaget ville lede til tap av ansatte i europeisk luftfart, og at det karbonlekkasje var en reell problemstilling. Vedrørende karbonlekkasje ble det vist til at en flyreise for en familie på fire kunne bli ca. 100 euro dyrere til Syd-Europa kontra til en reise til Marokko eller Egypt. Det ble anbefalt at forslaget ble klargjort på flere punkter, at man adresserte risikoen for karbonlekkasje bedre og at kvoteinntektene ble brukt til klimatiltak innenfor sektoren.

14. Use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road

MEP Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, Portugal) ga en kort presentasjon av forslaget og kompromisset som var oppnådd. MEP Ameriks (S&D, Latvia) og MEP Cuffe (De Grønne, Irland), som var de eneste som tok ordet, ønsket begge kompromisset velkommen.

Hele møtet kan sees på webtv [her](#). Punkt 13 og 14 [her](#).

Pressemeldinger o.l.

- [Policy Department B presents two studies in TRAN, 28.10](#)
On 27 - 28 October TRAN had two presentations of studies. The first being "Relaunching transport and tourism in the EU after COVID19 which provides TRAN with an overview of the repercussions of the COVID-19 pandemic on the aviation sector, as well as policy recommendations to address the challenges emerging from the crisis
- [Exchange of views with the Executive Director of EMSA, 28.10](#)
- [Public Hearing on "Impact of the Belt and Road initiative \(BRI\) on modal shift, 28.10](#)

- [Exchange of views with Ms Valentina SUPERTI - DG GROW](#) (om likestilling innenfor transportsektoren), 28.10
- [The aviation and maritime sectors and the EU Emission Trading System \(EU ETS\): challenges and impacts](#), 27.10
- [Research for TRAN Committee - The aviation and maritime sectors and the EU ETS: challenges and impacts](#), 25.10

Neste TRAN-møte finner sted 15.11. Agenda vil bli lagt ut [her](#). Se foreløpig agenda [her](#).

EU-domstolen

Pressemeldinger:

- **[Opinion of the Advocate General in the case C-267/20](#)**
Competition. Truck cartel in Spain: Advocate General Rantos clarifies the temporal scope of the directive on the compensation of victims of anti-competitive practices
- **[Judgments of the General Court in Cases T-240/18, T-296/18 Polskie Linie Lotnicze "LOT" v Commission](#)**
Competition. The General Court dismisses the actions of Polskie Linie Lotnicze 'LOT' against the Commission decisions authorising the mergers concerning the acquisition by easyJet and Lufthansa, respectively, of certain assets of the Air Berlin group

Annet

- Hydrogen Council. ["Roadmap towards zero emissions"](#)
- Greenpeace. Se kampanjesiden ["Get on track: Train alternatives to short-haul flights in Europe"](#) og seve rapporten [her](#).

Med vennlig hilsen,
Carsten Horn-Hanssen



Carsten Horn-Hanssen

Samferdselsråd / Counsellor for Transport and Communications

Norges delegasjon til EU – Mission of Norway to the EU

Mobile: +32 (0)494 538 851

Office: +32 (0)2 238 7444

[www](#) (NO) - [www](#) (EN) - [Facebook](#) - [Twitter](#) - [Instagram](#)

