



# Samferdselsnytt

Uke 22 – 25, 2022

Nyhetsbrev fra samferdselsråd ved Norges delegasjon til EU

## EU. Samferdselssaker og -møter uke 22 - 25 / 2022

- **Sentrale saker på Transportministtermøtet 2. juni 2022 og status for Europaparlamentets behandling av disse.**
- **Saker på Miljøministtermøtet 28. juni, med vekt på revisjon av revisjon av CO2-standardene for person- og varebiler.**
- **Det tsjekkiske formannskapets prioriteringer.**
- **EU - initiativ på transportområdet på grunn av krigen i Ukraina.**
- **Kommisjonen lanserer ny allianse for nullutslippsfly.**

### Transportministtermøtet 2. juni mv.

Det franske formannskapet v/ ny minister med ansvar for transport, Amélie de Montchalin, ledet dette transportministtermøtet.

Transportministrene ble enige om felles posisjon («general approach») på transportforslagene i «Klar for 55»-lovpakken, dvs. **forslag til forordning om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR), ReFuelEU Aviation – forslaget om et felleseuropeisk innblandingskrav for bærekraftig flydrivstoff (SAF) og FuelEU Maritime – forslaget om krav til energieffektivisering på skip.** (En nærmere orientering om posisjonen på AFIR og

ReFuelEU Aviation følger nedenfor). Transportministrene ble også enige om posisjon på **forslag til revisjon av ITS-direktivet** og på **forslag til revisjon av stabilitetskravene til ro-ro passasjerskip**. Transportministrene diskuterte også **framdriftsrapporten på revisjon av retningslinjene til det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T)**.

Lenke til møtets hjemmeside, med bakgrunnsdokumenter, posisjoner, pressemeldinger mv. kan finnes [her](#), mens videoklipp fra møtet [her](#).

- **Infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR)**

Transportministrene fellesposisjon på AFIR kan finnes [her](#) og pressemeldingen på denne posisjonen, og de andre vedtatte «Klar for 55»-posisjonene, [her](#).

Det franske formannskapet innledet her med å si at dagens direktiv var utilstrekkelig for å sikre utrulling av slik infrastruktur i hele EU. Det ble så gitt en oversikt over rådsprosessen. Til slutt ble det gitt en kort orientering av selve forslaget. Muligheten for en fremtidig revisjon av regelverket ble her understreket.

Transportkommissær Vălean fikk så ordet. Transportkommissæren takket for prosessen så langt. Hun understreket deretter viktigheten av en videre rask prosess, ikke minst for å nå målene i «Klar for 55»-lovpakken og RePowerEU-meldingen. Hun konstaterte EU-landenes ønske om mer fleksibilitet, bl.a. om mindre strenge krav til ladeinfrastruktur på veier med lav trafikk. Hun konstaterte så at EU-landene hadde redusert kravene til hydrogeninfrastruktur, noe som ville svekke salget av hydrogenkjøretøy og hydrogensatsingen som sådan. Hun viste her spesifikt til at man i fellesposisjonen hadde fjernet de strekningsbaserte kravene til utrulling av hydrogenfyllestasjoner på det mer omfattende TEN-T nettet og i de såkalte «urbane nodene», dvs. urbane områder med over 100 000 innbyggere. Hun la til her at det ikke var smart å legge «alle eggene i en kurv», dvs. å kun satse på elektrisitet og el-infrastruktur. Å redusere disse kravene var heller ikke i tråd med RePowerEU – meldingen. Hun varslet avslutningsvis at Kommisjonen vil ta et generelt forbehold på posisjonen.

Alle EU-landene støttet det franske formannskapets kompromissforslag. Flere EU-land understreket bl.a. at kompromisset ga den nødvendige fleksibilitet, ikke minst på veier med lav trafikk, for tynge kjøretøy som sådan og på hydrogen i særdeleshet. Diskusjonen avdekket de mange syn på kompromisset, ikke minst mellom de EU-land som ønsker høyere ambisjoner og som mener enigheten kan tjene som et godt utgangspunkt for de videre forhandlingene med Europaparlamentet og de EU-land som mener kompromisset er helt på grensen for hva som kan aksepteres. Danmark, Finland, Tyskland, Nederland, Østerrike og Sverige var blant landene som ga uttrykk for høyere ambisjoner, mens Bulgaria, Latvia, Kroatia var blant de som mente at ambisjonene i dagens kompromiss var maksimalt av hva man kan akseptere.

Det påtroppende tsjekkiske formannskapet sa at de nå ventet på Europaparlamentets posisjon, slik at man kan starte opp trilogforhandlinger på forslaget. EPs endelige posisjon forventes vedtatt til høsten.

- **ReFuelEU Aviation**

Transportministrene vedtok posisjon på ReFuelEU Aviation-forslaget. Den kan finnes her.

Frankrike innledet her med å orientere om rådsposisjonen, bl.a. utvidelse av omfanget av hva som skal karakteriseres som bærekraftige flydrivstoff og syntetisk flydrivstoff, innføring av muligheten til å øke innblandingskravet av syntetisk drivstoff nasjonalt (på visse vilkår og for en begrenset periode) og muligheten til å legge regelverket til grunn på også mindre lufthavner.

Transportkommisssæren understreket i sitt innlegg tidsaspektet. Videre behovet for å vedta et regelverk som gir industrien tilstrekkelig forutberegnelighet. Kommisjonen kunne derfor støtte rådsposisjonen, men med en generell reservasjon.

Den påfølgende ministerdiskusjonen belyste den siste tids store stridsspørsmål på forslaget, dvs. om man også skal tillate syntetisk drivstoff produsert med kjernekraft og naturgass. De aller fleste EU-landene, med unntak av Belgia, Luxembourg, Spania, Tyskland og Østerrike, støttet et kompromiss der også slikt drivstoff aksepteres. Danmark ønsket en mer «balansert tekst» på dette punktet, men sluttet seg imidlertid til posisjonen «in the spirit of compromise». Finland og Sverige støttet også posisjonen, selv om de ønsket et høyere innblandingskrav. Nederland, Luxembourg mf. advarte, i sine innlegg, imot å tillate bærekraftig flydrivstoff produsert fra landbruksprodukter. Belgia etterlyste også en støttemekanisme for å utjevne prisforskjellene mellom bærekraftig flydrivstoff og konvensjonelt drivstoff. Bulgaria, Kypros, Malta, Ungarn mf. ga støtte til kompromisset, men presiserte at man måtte stå ved kompromisset overfor Europaparlamentet.

Det franske formannskapet avrundet med å konstaterte at det var tilstrekkelig støtte til en felles posisjon og at det tsjekkiske formannskapet nå måtte ta arbeidet videre. I den forbindelse kan det nevnes at Tsjekkia ga uttrykk for at posisjonen var et godt kompromiss.

Transportkommisssæren avrundet debatten med å gratulere formannskapet med en posisjon på forslaget. Hun la her til at hun mente Kommisjonens opprinnelig forslag var det beste, men at det viktigste nå var at prosessen gikk framover.

Europaparlamentets Transportkomite (TRAN) vedtok 27. juni rapportør MEP Søren Gades (Renew, DK) innstilling på forslaget. Innstillingen ble vedtatt med 25 stemmer for og 6 imot. Innstillingen øker bl.a. innblandingskravet ift. Kommisjonens opprinnelige forslag (fra 32 % til 37 % i 2040 og fra 63 % til 85 % i 2050), endrer definisjonene av hva som skal anerkjennes

som bærekraftig drivstoff, utvider virkeområdet for regelverket (slik at flere flyplasser blir omfattet av kravene) og innfører en såkalt «SAF flexibility mechanism» for en mer fleksibel og kostnadseffektiv SAF-innblanding de første 10 årene. TRAN foreslår også et nytt «Sustainable Aviation Fund» for perioden 2023-2050, som skal finansieres gjennom bøteinntektene for manglende etterlevelse av forordningen og gjennom salg av klimakvoter. Fondsmidlene skal brukes til å støtte investeringer i bærekraftig flydrivstoff, flyteknologi ol. TRANs pressemelding kan finnes [her](#).

Saken står på agendaen til Europaparlamentets plenumssesjon 4.-7. juli. Forutsatt et vedtak her, kan trilogforhandlinger om det endelige regelverket snart starte opp.

- **Intelligente transportsystemer**

Transportministrene ble enige om et felles syn på forslaget. Posisjonen kan finnes [her](#). En egen pressemelding på enigheten kan finnes [her](#).

Det franske formannskapet innledet med å informere om kompromissforslaget. Det ble her lagt vekt på at forslaget balanserte hensynet til en harmonisert ITS-utrulling og hensynet til kost-/nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det ble videre understreket at posisjonen ville sikre EU-landene større innflytelse på innføring av slike krav (sammenlignet med Kommisjonens opprinnelige forslag).

Transportkommissæren fikk så ordet. Hun uttrykte bekymring over Rådets endringer, bl.a. fjerning av formulering av geografisk dekning og tidsfristene for utrulling for nye ITS-tjenester (dvs. at disse spørsmålene utsettes til kommende gjennomføringsregelverk). Hun mente disse endringene kunne stoppe og eller forsinke nye ITS- og datatjenester, noe som igjen ville svekke EUs konkurransekraft, trafikksikkerheten, klimaarbeidet mv. Hun varslet at Kommisjonen ville ta forbehold om reservasjon på posisjonen.

I den påfølgende debatten støtte de fleste EU-landene kompromisset. Finland var det eneste landet som støttet Kommisjonens opprinnelige forslag. Finland ga også uttrykk for at man gjerne hadde sett at posisjonen ble mer ambisiøs. Finland, Bulgaria mf. understreket også prinsippet om teknologinøytralitet. Italia etterlyste utvikling av felles ITS-løsninger, slik at man (lettere) kunne innføre kjøretøysavgifter basert på energiforbruk og distanse. Polen konstaterte at forslaget ville føre til økte kostnader. Polen mente derfor at EU-midler måtte følge forslaget. Tsjekkia avrundet seansen med bl.a. å presisere at man var klare til å starte trilogforhandlinger så snart Europaparlamentet har vedtatt sin posisjon på forslaget.

I Europaparlamentet er det MEP Rovana Plumb (S&D, Romania) som er rapportør på forslaget. TRAN-komiteen har ennå ikke vedtatt sin posisjon på forslaget. [Tentativ plenumsbehandling](#) er satt til 17. oktober 2022.

- **Revisjon av retningslinjene for det transeuropeiske nettverket (TEN-T)**

Transportministrene diskuterte framdriftsrapporten på rådsbehandlingen av Kommisjonens forslag til revisjon av TEN-T retningslinjene. Diskusjonen tok utgangspunkt i spørsmålene:

- Hvilke syn har man på de fem horisontale kapitlene (I, II, IV, V, VI) i forslaget og retningen på diskusjonen så langt?
- Kapittel III stiller spesifikke krav til hver transportmåte, samt for urbane noder og multimodale godsterminaler. Hva er kommentarene til Kommisjonens tilnærming her?

Diskusjonen understreket TEN-Ts sentrale rolle i EUs transportpolitikk, inkludert for en mer bærekraftig, smart og robust transport. Mange land kommenterte både omfanget av kravene og tidsfristene for disse kravene. Flere nevnte bl.a. behov for å se på kravene i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Tyskland understreket her at man måtte prioritere de begrensede TEN-T investeringene så godt man kunne, mens Danmark foreslo å stryke kravene til sikre parkeringsplasser langs TEN-T nettverket. Dette med henvisning til at dette måtte være en oppgave for industrien selv.

Flere EU-land tok opp behovet for fleksibilitet og en forenklet mulighet til å fatte nasjonale unntak fra infrastrukturkravene. Polen mf. tok opp behovet for økte investeringer til TEN-T, og viktigheten av å se TEN-T i sammenheng med militær mobilitet. Det siste hadde naturlig nok forsterket seg pga. Ukraina-krigen. Sverige og Finland understreket begge behov for differensierte TEN-T krav i regioner / på veier med høy og lav trafikk (ref. de tilsvarende syn ifm. AFIR-debatten omtalt ovenfor). Sverige viste her særskilt til TEN-T kravene til veiinfrastrukturen, som ville bli for omfattende å legge til grunn for hele det svenske TEN-T nettet. Sverige var også klar på at ansvaret for nasjonal infrastrukturplanlegging (fortsatt) måtte ligge på nasjonalt nivå.

Det påtroppende tsjekkiske formannskapet avrundet diskusjonen før Kommisjonen til slutt fikk ordet. Tsjekkia sa at man hadde som målsetning å nå en rådsposisjon på forslaget på neste møte i desember 2022, slik at Sverige kan påstarte trilogforhandlinger på forslaget neste vår. Transportkommisjæren konstaterte, som sådan, støtte til revisjonen. Hun gjorde også et poeng av at forslaget bygget på en omfattende kontakt med EU-landene og ba transportministrene om å opprettholde en høy standard på TEN-T nettet.

I Europaparlamentet er det MEP Barbara Thaler (EPP, Østerrike) og MEP Dominique Riquet (Renew, Frankrike) som er rapportører på forslaget. TRAN-komiteen har ennå ikke vedtatt sin posisjon på forslaget. Tentativ behandling i EP plenum er februar 2023.

## Miljøministermøtet 28. juni, med vekt på revisjon av CO2-standardene for person- og varebiler

Forslag om revisjon av CO2-standardene for person- og varebiler var del av Kommissjonens «Klar for 55»-lovpakke som ble presentert i fjor sommer, se nærmere orientering om hele pakken [her](#).

Kjernen i Kommissjonens CO2-forslag er at det «... in practice ... it will no longer be possible to place cars or vans with an internal combustion engine on the market in the EU» fra år 2035. I tillegg styrkes kravet til CO2-reduksjon for personbiler og varebiler i 2030, hhv. fra 37,5 % til 55 % og fra 31 % til 50 %.

Rådet har diskutert forslaget flere ganger ilt. det siste året, senest på Miljøministermøtet 28. mars. Rådet oppfattes å stå ved år 2035, dvs. ikke en forsert tidsfrist som flere EU-land ønsker og heller ikke en rett for mer ambisiøse EU-land å forserte tidsfristen nasjonalt.

Den siste uken har et initiativ fra en koalisjon med landene Bulgaria, Italia, Portugal, Romania og Slovakia fått oppmerksomhet. Disse fem landene foreslår år 2035 og 2040 som utfasingsdato for hhv. 90 % og 100 % av personbilflåten. Landene foreslår også 80 % og 100 % utfasing av varebilflåten innen de nevnte årstall. Landene foreslår også å beholde incentivordninger for nullutslippskjøretøy etter år 2029, unntaksmuligheter for mindre bilprodusenter til minst år 2036 og en metodikk for å reflektere utslippsreduksjoner ved bruk av fornybart drivstoff. Forslagene begrunnes bl.a. med utfordringene knyttet til utrulling av ladeinfrastruktur, batteriproduksjon og omstilling og utfordringene i sektoren som sådan. Det knytter seg nå spenning til dagens Miljøministermøtet, og ikke minst til Tysklands posisjon. Dette skyldes at man i COREPER I ikke har lyktes med å oppnå en foreløpig enighet om forslaget. Videre til informasjon i Politico om at Tyskland ønsker et tillegg i teksten om bruk av såkalt «CO2-nøytralt drivstoff» for enkelte kjøretøy (racerbiler, industrikjøretøy, traktorer, ambulanser og brannbiler) også etter 2035. I skrivende stund pågår en samlet diskusjon i Rådet på flere av «Klar for 55»-forslagene. Siste utkast til fellesposisjon på forslaget finnes [her](#).

I Europaparlamentet (EP) ble det avholdt plenumsavstemming på posisjon på forslaget 8. juni. 339 parlamentarikere stemte for og 249 imot [vedtatt tekst](#). EP støttet her Kommissjonen forslag. EP besluttet også å øke utslippsreduksjonsmålet (delmål) for 2030 til 55 % og 50 % for hhv. personbiler og varebiler.

Rapportør MEP Jan Huitema (Renew, Nederland) siteres bl.a. slik i [pressemeldingen](#): «An ambitious revision of CO2-standards is a crucial part of reaching our climate targets .... I am thrilled that the European Parliament has backed an ambitious revision of the targets for

2030 and supported a 100% target for 2035, which is crucial to reach climate neutrality by 2050».

Forutsatt at Miljøministermøtet enes om en posisjon kan trilogforhandlinger om et endelig regelverk starte opp til høsten.

### **Det tsjekkiske formannskapetets prioriteringer**

Tsjekkia overtar rådsformannskapet 1. juli 2022. Tsjekkia er andre land ut i trioen med Frankrike (v2022) og Sverige (v2023). Tsjekkias hjemmeside for sitt formannskap er nå tilgjengelig her. Hjemmesiden inneholder bl.a. en oversikt over sentrale prioriteringer og fokusområder.

Tsjekkias sentrale prioriteringer er:

1. Håndtering av flyktningkrisen og bidra til gjenoppbygging av Ukraina.
2. Energisikkerhet.
3. Forsvarsevne og cybersikkerhet.
4. Strategisk robusthet.
5. Styrking av demokratiske institusjoner, bl.a. gjennom åpenhet rundt finansiering av politiske partier, mediauavhengighet og dialog.

På transportområdet vil revisjon av **forordningen / retningslinjene for det transeuropeiske nettverket (TEN-T)** stå i en særstilling (ref. omtale ovenfor). Den korte høstperioden, i praksis drøye tre måneder, vil for øvrig bli preget av flere trilogforhandlinger, bl.a. på AFIR, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime. Hvorvidt Tsjekkia vil evne å skape framdrift på trilogforhandlingene på revisjon av Single European Sky – pakken (SES 2+) blir også interessant å følge med på.

Uformelt transportministermøte vil bli arrangert 20.-21. oktober i Praha, Tsjekkia, mens formelt transportministermøte vil bli arrangert 5. desember i Brussel, Belgia.

### **Initiativ på transportområdet i lys av Ukraina-krigen**

Kommisjonen presenterte 20. juni et **nytt lovforslag om å forenkle dokumentasjonskravene til førerrett for ukrainske statsborgere med rett til midlertidig beskyttelse i EU-land**.

Forslaget innebærer en fortsatt rett til bruk av ukrainske førerkort i EU-land (istedenfor at disse må erstattes med nye førerkort og eller krav til oppføring). Gyldighetstiden til

kompetansebevis for ukrainske yrkessjåfører foreslås også utvidet (men under forutsetning av et kort kurs og test).

Transportkommissær Vălean siteres slik i pressemeldingen: «*People fleeing Ukraine and seeking refuge in the EU need to be able to move freely within the Union, and this means continuing to use their driving licences without the need to change them or sit additional tests. Ukrainian lorry drivers are at the forefront of transporting goods to and from Ukraine, including grain. We need to ensure that they can continue their work without having to go through lengthy administrative procedures regarding their driving documents. This is the aim of the Regulation we propose today. It will further contribute to facilitating our EU-Ukraine Solidarity Lanes and increase exports of agricultural products on world markets*».

I Samferdselsnytt uke 13-16/2022 ble det informert om **Kommisjonens forslag til forhandlingsmandat med Ukraina og Moldova om midlertidig liberalisering av godstransporten på vei** (les retten til transitt og internasjonal godstransport) mellom de to nevnte land og EU-landene. På Transportministermøtet 2. juni ble forhandlingsmandatene vedtatt. Forhandlingene er nå sluttført. Avtalen mellom Kommisjonen og Ukraina og avtalen mellom Kommisjonen og Moldova ble formelt godkjent på Energiministermøtet 27. juni, som såkalt A-punkt, dvs. vedtak uten diskusjon. De to avtalene vil nå bli undertegnet under TEN-T 30. juni. Avtalene vil tre i kraft fra det tidspunktet. Avtalene vil vare frem til 30. juni 2023. Avtalene kan eventuelt forlenges.

De to avtalene må sees i lys av arbeidet med å bistå Ukraina med å eksportere sine landbruksprodukter. Normalt har dette i hovedsak foregått med skip. Skip er nå ikke lengre et transportalternativ og mer frakt må nå fraktes med lastebiler (i tillegg til jernbanen). Se for øvrig omtale av Kommisjonens handlingsplan for å bistå Ukraina med transport av landbruksprodukter i Samferdselsnytt uke 17-21/2022.

Den ukrainske viseministeren for infrastruktur møtte Europaparlamentets Transportkomite 27. juni. Han viste innledningsvis til at verken luftfart eller skipsfart var aktuelle transportalternativ nå og at det var begrenset med kapasitet på grensen mellom Ukraina og EU-landene. Økt kapasitet og etablering av felles grensekontroller hadde derfor høy prioritert. Samarbeidet med Polen ble her trukket fram. Han håpet på slikt samarbeid også med andre EU-land med grense til Ukraina. Han takket videre EU for alle bidrag og initiativ, ikke minst avtalen om midlertidig liberalisering av godstransporten. Han opplyste idf. om at Ukraina nå også diskuterte ytterligere liberalisering av veitransporten med Polen til også å omfatte rett til innenlandsk transport (les kabotasje). Han eksemplifiserte dette med behovet for å kunne transportere fra et polsk lager til en polsk havn. På spørsmål fra europaparlamentarikerne om russiske cyberangrep på ukrainsk transportinfrastruktur, svarte han at Ukraina hadde opplevd slike angrep i krigens første fase. Så lenge Russland hadde bomber mente han Russland ikke «trengte hackere». Vedrørende «EU-Ukraine



Solidarity Lanes» informerte han om at Ukraina arbeidet med ytterligere garantier for vei- og jernbanetransporten. Dette slik at transport ble mer attraktivt for kommersielle europeiske transportører. Han erkjente her imidlertid at landtransporten maksimalt ville kunne erstatte rundt halvparten av det transportvolumet som skip hadde stått for.

Matsikkerhet er fremhevet i siste meddelelse fra G7-landene 27. juni, se utdrag: «We urgently call on Russia to cease, without condition, its attacks on agricultural and transport infrastructure and enable free passage of agricultural shipping from Ukrainian ports in the Black Sea. We are united and determined to strongly support Ukraine in producing and exporting grain, oil, and other agricultural products and we will foster coordinated initiatives that promote global food security and address the causes of the evolving a global food crisis.».

### **Kommisjonens nye initiativ for nullutslippsfly**

Kommisjonen laserte 24. juni en **ny allianse for å utvikle hydrogen-drevne og elektriske fly**. Pressemeldingen kan finnes her. Den nye alliansen kommer i tillegg til EUs Clean Aviation – partnerskap. Alliansen har til formål å forberede *hele* økosystemet innenfor luftfarten på slike fly. Initiativet må sees i lys av EUs klimamål for 2050, der det legges opp til at transporten må ta sin del av utslippskuttene.

Alliansen vil bestå av produsenter, flyselskap, lufthavner, energiselskap og -tilbydere, standardiserings- og sertifiseringsbyråer, interesseorganisasjoner og regulatorer. Sammen skal alliansen arbeide for å identifisere barrierer for kommersielle tjenester med slike fly, utarbeide anbefalinger og fremme investeringsprosjekter mv.

Kommisjonen oppfordrer nå private og offentlige aktører, som ønsker å bidra i arbeidet, om å bli med i «Alliance for Zero Emission Aviation». Påmelding skjer elektronisk her. Et første møte i alliansen vil finne sted i slutten av oktober i år.

# Kommisjonen



## Kommisjonskollegiets tentative agendaer:

- Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses, 20.7

Iht. Politico vil dette forslaget utsettes og presenteres med forslag til reviderte CO2-standarder for tyngre kjøretøy i fjerde kvartal 2022.

## Kommisjonens pressemeldinger uke 22-25:

- Zero-Emission Aviation: Commission launches new Alliance to make hydrogen-powered and electric aircraft a reality, 24.6
- Global Gateway in focus as President von der Leyen opens European Development Days, 21.6
- State aid: Commission approves €374 million Italian scheme to compensate rail freight transport companies for the damage suffered due to the coronavirus pandemic, 20.6
- Antitrust: Commission sends Statement of Objections to České dráhy and Österreichische Bundesbahnen over alleged collective boycott
- State aid: Commission approves €453.25 million Portuguese restructuring aid in favour of SATA Group, 7.6
- Russia's war on Ukraine: EU adopts sixth package of sanctions against Russia, 3.6
- Questions and answers on the sixth package of sanctions against Russia, 3.6

## Nyheter fra DG MOVE:

- Ukrainian driving documents: Commission proposes to temporarily ease requirements, 21.6
- European Commission marks International Level Crossing Awareness Day 2022, 9.6
- Solidarity Lanes: European Commission launches EU-Ukraine business matchmaking platform, 3.6

### **Regelverkskomiteer:**

- EASA Committee, 28.-29.6
- Driving licenses committee, 30.6
- Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV), 5.7.22

### **Ekspertgrupper:**

- Meeting of the Expert Group on Aviation Safety, 29.6
- Advanced Driver Distraction Warning – meeting (Webex), 29.6
- Third Working Group meeting on ‘Work through Intermediaries’ and ‘Pay-to-Fly’, 1.7
- 34th Land Transport Security Meeting, 7.7

### **Konferanser på DG MOVEs hjemmeside:**

- Connecting Europe Days, 28.-30.6
- Urban Mobility Days 2022, 20.-22.9

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

- EU Agency for Railways – European Commission evaluation of the Agency’s work, høringsfrist 2. september (obs. ny høring)
- Train drivers – improved EU certification scheme, frist 1. september (obs. ny høring)
- Aviation guidelines – prolongation of operating aid to regional airports (COVID-19 response), 21. juli (obs. ny høring)
- Commercial vehicles – weights and dimensions (evaluation), frist 19.7
- Trans-European transport network (TEN-T) - revised guidelines, 25.7



## Rådet

### Det franske formannskapets hjemmeside

- [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) Days, 28.-30.6](#)

### Det tsjekkiske formannskapets hjemmeside

#### Rådets pressemeldinger uke -25:

- [Regulation for safer machinery: Council adopts mandate for negotiations with European Parliament, 24.6](#)
- [Deployment of Intelligent Transport Systems: Council adopts position, 2.6](#)
- [Fit for 55 package: Council adopts its position on three texts relating to the transport sector, 2.6](#)

#### **Møter uke 26:**

- [Environment Council, 28.6](#)

Saker: Flere "Klar for 55"-forslag, ikke minst forslag til revisjon av CO2-standarder for lette kjøretøy.

- [COREPER I, 29.7](#)

Saker: Ingen transportsaker.

- [Working Party on Aviation, 27.7](#)

Sak: [ICAO-koordinering](#)

# Europaparlamentet



## Europaparlamentets plenums sesjon 4.-7. juli:

- Sustainable aviation fuels (ReFuelEU Aviation Initiative), 7. juli  
Report: MEP Søren Gade. [COM(2021)0561 - C9-0332/2021 - 2021/0205(COD)]  
Committee on Transport and Tourism. Expected date of adoption: 27/06

## TRAN-møtet 27. juni 2022. Sentrale saker:

...

4. Exchange of views with Ukrainian Deputy Minister of Infrastructure
  
6. Presentation by Catharina Sikow-Magny, Director DG ENER, on the RePowerEU plan and its implications for the transport sector
  
8. Ensuring a level playing field for sustainable air transport. Rapporteur: Søren Gade (Renew). Adoption of draft report
  
9. Presentation by the Commission on the proposal for temporary rules concerning Ukrainian driver documents

The next TRAN meeting will take place on Monday 11 July 2022, 15.00 - 18.30 and Tuesday 12 July 2022, 9.00 - 12.30 and 14.30 - 18.30

## EU-domstolen

- **Judgment of the General Court in case T-657/20 Ryanair v Commission (Finnair II; Covid-19)**, 22.6

Domstolen avviste Ryanairs krav om at Kommisjonens godkjenning av statsstøtte til Finland måtte annulleres.

- **Judgment of the Court of Justice in Case C-817/19 Ligue des droits humains**, 21.6

Domstolen anser at respekt for grunnleggende rettigheter krever at de fullmakter som PNR-direktivet inneholder, er begrenset til det som er strengt nødvendig.

- Opinion of the Advocate General in the case C-100/21 Daimler (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation), 2. 6

Generaladvokat Rantos uttaler at kjøperen av et dieselskjøretøy, utstyrt med en såkalt ulovlig «defeat device» (softwarekomando), må ha rett til erstatning mot bilprodusenten.

## EUs revisjonsrett

- Special report 13/2022: Free movement in the EU during the COVID-19 pandemic - Limited scrutiny of internal border controls, and uncoordinated actions by Member States, 13.6

Merk bl.a. følgende utdrag: «One major achievement by the Commission in this area was establishing the 'Green Lanes' concept in March 2020<sup>50</sup>, thereby ensuring the continuous flow of goods across the EU and the free movement of transport personnel which were affected by the reintroduction of internal border controls, particularly in the early days of the pandemic. The Commission, in cooperation with the Member States, set up a National Transport Contact Points Network that proved to be an effective tool for triggering quick, coordinated action between transport ministries and the Commission»

---

Mvh 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](#)