

# Europautvalget

INFORMASJONSPAKKE FRA FAGGRUPPE PÅ EØS/EU

30. JANUAR 2025

*Det vises til innkalling til møte i Stortingets europautvalg, sendt 23. januar. Møtet finner sted 30. januar. Fra regjeringen deltar utenriksminister Espen Barth Eide og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Stortingets faggruppe for EU/EØS-informasjon (utredningsseksjonen, stortingsbiblioteket og internasjonal avdeling) har utarbeidet bakgrunnsinformasjonen nedenfor knyttet til saker på dagsorden.*

## Samferdselsministeren vil redegjøre for:

- Klima/grønn mobilitet
- Transportsikkerhet (trafikksikkerhet og beredskap)
- Digitalisering i transportsektoren
- Samferdselspolitikens sosiale dimensjon

## Andre aktuelle saker på samferdselsområdet:

- Skipsfart
- Dyretransport
- Aktuelle ESA-saker

## Utenriksministeren vil redegjøre for:

- Samarbeidet med det nye polske EU-formannskapet
- Arbeidet med EUs oppdaterte skog- og arealbruksregelverk og den forsterkede innsatsfordelingsforordningen
- EUs avskogingsforordning
- Arbeidet for å knytte Norge til EUs helseberedskapssamarbeid
- EUs program for sikker satellittbasert kommunikasjon Secure Connectivity

## Rettsakter:

- Aktuelle rettsakter for møtet i EØS-komiteen 7. februar



## Samferdselsministeren vil redegjøre for:

Etter at Stortingets europautvalg mottok forslag til dagsorden fra regjeringen med nedenfor saker, har [Samferdselsdepartementet publisert en ny EØS-strategi og ny håndbok for departementets EØS-arbeid](#). Strategien klargjør ifølge regjeringens nettsider hva som skal være målsetningene for Samferdselsdepartementets EØS-arbeid. Håndboken skal være et praktisk oppslagsverk som gir oversikt over beslutningsprosessen i EU/EØS. Det kan være greit å være klar over dette arbeidet før møtet torsdag siden det nok kan forventes at statsråden viser til den nye strategien. Strategien viser blant annet til at departementet skal «*bidra til fremdrift i EØS-prosessen og til enhver tid ha så lavt etterslep av EØS-relevante rettsaker ("backlog") som mulig*», og at «*vedtatt EØS-relevant regelverk skal gjennomføres rettidig i norsk rett*».

Tekstene nedenfor viser til sakene som er satt på dagsorden av regjeringen:

### Klima/grønn mobilitet

Samferdselsministeren var sist i [Europautvalget i oktober 2022](#). Grønn mobilitet var tema den gang som nå. Syv av rettsaktene i [lovpakken Klar for 55](#), som Kommisjonen la frem i juli 2021, omhandlet grønn mobilitet:

- ETS -etablering av eget kvotehandelssystem for veitrafikk og bygg (ETS<sub>2</sub>)
- ETS - inkludering av sjøfart i kvotehandelssystemet
- Luftfartskvotedirektiv om innlemming av luftfart i kvotehandelssystemet
- Skjerpede krav til CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler og lette varebiler
- Skjerpede krav til overvåking og rapportering av drivhusgassutslipp fra skip
- AFI-forordningen om infrastruktur for alternative drivstoff for vei-, sjø og lufttransport
- FuelEU Maritime – forordning om fornybar og lavkarbondrivstoff i maritim sektor
- RefuelEU Aviation – forordning om sikring av like vilkår for bærekraftig lufttransport

I løpet av 2023 vedtok Europaparlamentet og Rådet hele Klar for 55-lovpakken, inkludert de rettsaktene som omfattet transportsektoren.

Fire av rettsaktene er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett: Endringene i kvotedirektivet med bl.a. inkludering av maritim transport og etablering av ETS<sub>2</sub> (januar 2024), luftfartskvotedirektivet (august 2024), skjerpede krav til CO<sub>2</sub>-utslipp fra personbiler og lette varebiler (april 2024) og skjerpede krav til overvåking og rapportering av drivhusgassutslipp fra skip (desember 2023).

EØS/EFTA-landene vurderer fortsatt EØS-relevans og innlemmelse for tre av rettsaktene: [AFI-forordningen](#) (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 av 13. september 2023 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff), [FuelEU Maritime](#) (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1805 av 13. september 2023 om bruk av fornybar og lavkarbondrivstoff for maritim transport og [RefuelEU Aviation](#) (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/2405 av 18. oktober 2023 om sikring av like vilkår for bærekraftig lufttransport).

#### *AFI-forordningen*

AFI-forordningen (AFIR) reviderer direktiv (EU) 2014/94 som er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett. Ifølge [regjeringens EØS-notat](#) er forordningen EØS-relevant og akseptabel, selv om den er langt mer omfattende og detaljert enn direktivet fra 2014. AFIR setter bl.a. krav til avstand mellom ladestasjonene og installert effekt. For personbiler skal det maksimalt være 60 km mellom hver ladestasjon på TEN-T veinettet. På strekninger med lav trafikk kan krav om ladestasjon i begge kjøreretninger og minimum effektuttak lempes.

Ifølge regjeringen vil den norske ladeinfrastrukturen for lette elektriske biler i stor grad tilfreds- stille kravene, men ikke for tyngre elektriske kjøretøy. Regjeringen vil vurdere kravene, unnta- kene og behovene for investeringer, ifølge EØS-notatet fra september 2024. Regjeringen må også vurdere konsekvensene av kravene til hydrogenfyllestasjoner, ifølge EØS-notatet. Det samme gjelder kravene til landstrøm i TEN-T havnene. Kravene om tilgang til elektrisitet for fly er alle- rede oppfylt ved Avinors lufthavner, men det er uklart for de andre norske lufthavnene. Statens vegvesen, Nye Veier og Enova skrev i [Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riks- vei](#) fra 2023, at den nye AFI-forordningen vil gjelde for Norge.

#### *FuelEU Maritime*

[FuelEU Maritime](#)-forordningen skal fremme bruken av fornybar og lavkarbondrivstoff i skips- fart. Den nye forordningen fastsetter krav om klimagassintensitet i energi- og drivstoff i skipsfart og til bruk av landstrøm eller nullutslippsteknologi i TEN-T havner.

Regjeringen legger i [posisjonsnotat](#) fra oktober 2024 til grunn at forordningen er relevant og ak- septabel, forutsatt nødvendige EØS-tilpasninger om gebyrer, tilgang til støtteverktøy og veiled- ning og nødvendig databasetilgang for ESA.

Forordningen gjelder for skip med bruttotonnasje over 5000. Det vil si skip som per i dag er in- kludert i EUs klimakvotesystemet gjennom kvotedirektivet for skipsfart. I løpet av 2026 skal Eu- ropakommisjonen vurdere om skip med bruttotonnasje mellom 400 til 4999 skal inkluderes i kvotedirektivet for skipsfart. Mye av den norske kyst- og nærskipsflåten har bruttotonnasje un- der 5000, og regjering vil vurdere om det nye regelverket kan ha konkurransevridende effekter.

Kommisjonen skiver 18. desember 2024 at [norske og islandske havner vil ble ansett som tredje- lands havner](#) fra 1. januar 2025, som følge av at forordningen ikke er innlemmet i EØS-avtalen. Ifølge [Sjøfartsdirektoratet](#) er norsk regelverk klart til å fastsettes, men må avvete EØS-komite- beslutning før det kan tre i kraft. Direktoratet viser til at næringen er bekymret for konsekven- sene av forsinkelsen på deres operasjoner.

#### *ReFuelEU Aviation*

ReFuelEU luftfart-forordningen skal sikre like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart og fremme økt bruk av bærekraftig drivstoff. Ifølge [regjeringens EØS-notat](#) fra desember 2023, skal forordningen etablere et harmonisert felleseuropeisk regelverk for å «... unngå et lappeteppes av nasjonale tiltak med ulike krav og mål.»

*«Satsning på bærekraftig drivstoff i luftfarten skal samvirke med andre klimatiltak som tekno- logisk utvikling (herunder nye fly og mer drivstoffeffektive motorer), kortere flyruter, og øko- nomiske virkemidler (EU ETS, ICAO CORSIA). Bærekraftig biodrivstoff utgjorde i 2019 kun 0,05% av alt jetdrivstoff som brukes i Europa. RefuelEU Aviation har som formål å øke denne andelen betydelig.»*

*Forordningen introduserer et innblandingskrav for bærekraftig drivstoff i luftfarten ("Sustai- nable aviation fuels", SAF). Begrepet SAF inkluderer både syntetisk drivstoff, (avansert) bio- drivstoff og «recycled carbon aviation fuels», i tråd med bærekraftskriteriene og kravene til klimagassreduksjon i det reviderte fornybardirektivet (Directive (EU) 2018/2001).»*

Innblandingskravet er satt til 2,0 prosent av drivstoffvolumet fra og med 2025 og skal deretter økes hvert femte år til: 6 prosent i 2030, 20 prosent i 2035, 34 prosent i 2040, 42 prosent i 2045 og 70 prosent i 2050. Hvor mye av dette som skal være syntetisk drivstoff skal økes parallelt fra 1,2 prosent til 35 prosent i 2050.

Forordningen regulerer plikter både for flyselskaper, lufthavner og drivstoffomsettere.

Norge innførte, som det første landet, et omsetningskrav om avansert biodrivstoff i luftfart i 2020. I tråd med [produktforskriften](#) §3-3a skal omsettere sørge for at flytende drivstoff til luftfart inneholder minst 0,5 volumprosent avansert biodrivstoff eller biodrivstoff fra godkjent råstoff. I regjeringens [klimastatus og -plan](#) (Grønn bok) fra 2024 vil en planlagt opptrapping av omsetningskravet til 2 prosent være avhengig av at de norske flyselskapene får godskrevet bruk av biodrivstoff i EUs kvotesystem ETS. Inntil videre vil derfor omsetningskravet på 0,5 prosent videreføres. Regjeringen har i [EØS-notatet](#) foreløpig ikke publisert noen vurdering av om forordningen er relevant og akseptabel.

[NRK skrev ellers 15. januar](#) at NHO Luftfart frykter utflagging av Norwegian dersom ikke fornybardirektivet fra 2018 gjennomføres i Norge.

#### *Revisjon av TEN-T forordningen*

Europaparlamenteet og Rådet vedtok formelt forordning om å utvikle et mer [bærekraftig og robust transerpeiske transportnettverket](#) (TEN-T). [Forordning \(EU\) 2024/1679](#) ble formelt vedtatt av Europaparlamentet og Rådet i juni 2024. Regjeringen mener [Norge fortsatt bør være en del av TEN-T](#) og at forordning tas inn i EØS-avtalens protokoll 31.

*«Den nye forordningen er mer ambisiøs, men må ses som en revidert versjon av forrige forordning av 2013. Strukturen med korridorer og knutepunkter blir videreført. De langsiktige målene for et smart, integrert og miljøvennlig europeisk transportnettverk er fortsatt gjeldende. Innretningen med, og organiseringen av, transportkorridorer som utgjør ryggraden i det europeiske transportsystemet er videreført. Det er relativt små justeringer av hva som inngår av strekninger og knutepunkter på TEN-T. Det er imidlertid behov for å gjøre en ny vurdering av hvilke havner på norsk side som skal inngå i nettverket. En slik vurdering er nå i prosess i Nærings- og fiskeridepartementet.»*

Forordningen skjerper kravene til nullutslipp- og lavkarbonløsninger, sikkerhet og intermodale løsninger. Regjeringen viser til at det vil være mulig å få unntak for standardkravene i forordningen både for bane, vei, skips- og lufthavner. Ifølge samferdselsdepartementet sammenfaller standardkravene i TEN-T forordningen med ambisjoner og tiltak i NTP 2025-2036.

Europakommisjonen vil legge fram *en plan for bærekraftige transportinvestering* som del av [Clean Industrial Deal](#) den 26. februar, ifølge [EU-delegasjonen](#).

#### *Greening Freight-pakken*

Kommisjonen la i 2023 fram lovpakken [Greening Freight Transport](#). Pakken er en del av [Sustainable and Smart Mobility Strategy](#) fra juli 2021 som har som mål at utslippene av drivhusgasser fra transportsektoren skal reduseres med 90 prosent innen 2050. Kommisjonen la i 2023 frem forslag til fire rettsakter i Greening Freight-pakken:

- Forordning om mer effektiv utnyttelse av jernbanekapasitet
- Direktiv om økt vekt og dimensjoner for tunge motorvogner for å fremme lavutslipps motorvogner
- Forordning om felles metodikk for å beregne utslipp fra transporttjenester
- Direktiv om kombinerte transportere for å redusere andelen gods på vei

#### *Mer effektiv kapasitetsutnyttelse på jernbanen*

Kommisjonen la i juli 2023 fram forslag KOM(2023) 443 til [forordning om bruk av jernbaneinfrastrukturens kapasitet](#). Europaparlamentet og Rådet er nå i trilogforhandlinger om forordningen. Forordningen skal bidra til mer effektiv bruk av jernbanekapasiteten og mer effektiv grensekryssende trafikk. Kommisjonen foreslår skjerpede krav til planlegging og samhandling om ledig kapasitet for infrastrukturforvalterne. Nasjonale myndigheter (Statens jernbanetilsyn i Norge) skal fortsatt drive tilsyn med infrastrukturforvalternes (Bane NOR) kapasitetstildeling, men de skal også ta hensyn til anbefalingene fra [Det europeiske nettverket av jernbanetilsyn](#)

(ENRRB). Kommisjonen foreslår at det innen fem år vurderes om det skal opprettes et reguleringsorgan på EU-nivå.

Statens jernbanetilsyn mener at forslaget til forordning ikke utfordrer to-pilarstrukturen i EØS-avtalen, forutsatt at norske forvaltere og reguleringsorgan får delta i de relevante europeiske nettverkene. Bane NOR er i hovedsak positiv til forslaget, ifølge [regjeringens EØS-notat](#) fra desember 2024.

«Norge stiller seg i utgangspunktet positive til å en målsetning om å tilrettelegge for mer effektiv forvaltning av jernbaneinfrastruktur og fordeling av trafikk på jernbanenettet. Samtidig er det noen prinsipielle spørsmål som må følges opp nærmere i den videre behandlingen av kommisjonens forslag.»

[Det polske presidentskapet vil prioritere](#) arbeidet med å styrke kapasiteten på jernbane, men mener forhandlingene vil bli krevende, ifølge [EU-delegasjonen](#).

#### *Vekt- og dimensjonsdirektivet for motorvogner*

Kommisjonen la i juli 2023 frem forslag KOM(2023) 445 [om revisjon av vekt- og dimensjonsdirektivet for motorvogner](#). Kommisjonen vil tillate motorvogner med større vekt og dimensjoner for å fremme bruken av tunge nullutslippskjøretøy. Kommisjonen foreslår også endringer i reglene for grensekryssende transport. Forslaget er til behandling i Rådet og [Europaparlamentet](#) vedtok sin innstilling til forslaget i mars 2024, mens direktivet fortsatt er til behandling i Rådet.

Største tillatte vekt for grensekryssende transport foreslås økt fra 40 til 44 tonn, dersom det tillates nasjonalt. Kommisjonen foreslår at medlemslandene ikke kan tillate større vekt og dimensjoner i internasjonal transport. I dag er det tillatt å bruke 6-akslede vogntog med totalvekt 50 tonn mellom Norge og de andre nordiske landene, i tråd med gjeldende [direktiv](#). Et forbud mot dette vil gi negative miljø og trafikksikkerhetseffekter, ifølge regjeringens EØS-notat. Samtidig peker regjeringen på at Kommisjonens intensjon synes å være at denne praksisen kan fortsette, men det er ikke avklart, ifølge regjeringen.

Motorvogn med 4 eller flere aksler kan ikke ha vekt over 32 tonn i Norge, forutsatt akselavstand på minst 5,80 m. Kommisjonen foreslår ingen krav til akselavstand. Tunge motorvogner med kort akselavstand kan gi store overskridelser av vektbegrensningene på bruere og føre til at norske veier som er klassifisert for internasjonal trafikk (Bk10/50), må skrives ned til lavere bruksklasse, ifølge [regjeringens EØS-notat](#).

I pressemelding fra regjeringen 23. januar 2025 fremgår det at [regjeringen innfører løyvekrav for godstransport med varebiler med tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn. Endringen vil gjelde fra 1. januar 2026.](#) «Ved å innføre et nasjonalt løyve er man ikke bundet av EØS-rettens regler, og man kan fastsette nasjonale krav. På bakgrunn av dette er det fastsatt nasjonale krav til fagkompetanse for løyvehaver og kravet er bedre tilpasset varebilbransjen.» Både [NHO Logistikk og Transport](#) og [Fellesforbundet](#) mener det vil bidra til å luke ut de useriøse aktørene.

#### *CountEmissionsEU*

Kommisjonen la i juli 2023 frem forslag KOM(2023) 441 til [forordning om felles metodikk](#) for at transportselskapene kan [beregne drivhusgassutslipp fra gods- og passasjertransport](#) (CountEmissionsEU). Med pålitelige utslippsdata kan transportselskapene benchmarke sine tjenester og transportkundene kan ta klimahensyn i sine valg. Forordningen skal bidra til å redusere grønnvasking. Europaparlamentet og Rådet skal forhandle om regelverket. [Rådet](#) vedtok sitt forhandlingsmandat i desember 2023, mens [Europaparlamentet](#) vedtok sitt i april 2024.

Rådet ønsker tilpasninger for små- og mellomstore bedrifter, og at medlemslandene kan vedta strengere regler for innenlandske transporttjenester. Europaparlamentet ønsker bl.a. at forordningen skal legge større vekt på livsløpsutslippene.

Regjeringen har foreløpig ikke laget noe EØS-notat om forslaget til forordning, ifølge [Europalov](#).

### *Intermodal godstransport*

Kommisjonen la i november 2023 frem forslag KOM(2023) 702 til [revisjon av direktiv om kombinerte godstransporter](#). Forslaget til direktiv har som formål å redusere andelen gods som transporteres på vei. Intermodal godstransport er transport av en type lasteenhet, f.eks. en container over flere etapper på vei og bane og/eller skip. Første og eller siste transportetappe vil foregå på vei.

Kommisjonen legger til grunn at det fortsatt kan gis økonomisk støtte til kombinerte transport med minst 40 prosent lavere eksterne kostnader enn transport med én type transportmiddel. [Kommisjonen foreslår i tillegg](#) at kombinerte transport kan få fritak for forbud mot veitransport ved terminaler i helger m.m. og at medlemslandene må ha mål om å redusere dør til dør-kostnadene ved kombinerte transport med 10 prosent og ta i bruk virkemidler oppnå målet i løpet av 7 år. Kommisjonen vil opprette en database med intermodal transport-informasjon om nasjonale tiltak og praktiske erfaringer.

Regjeringen vurderer at de økonomiske og samfunnsmessige konsekvensene av forslaget vil være små og at forslaget er EØS-relevant og akseptabelt. I [Meld. St. 14 \(2023-2024\)](#) Nasjonal transportplan 2025-2026 (kap 5.4.3) viser regjeringen til at potensialet for å påvirke transportmiddel-fordelingen og dermed redusere de eksterne kostandene er svært begrenset.

### *Andre initiativ fra kommisjonen*

Etter Klar for 55-lovpakken har Kommisjonen lansert:

- En [industriallianse](#) for å fremme verdikjeder for fornybare og lavkarbon drivstoff for transportsektoren -RLCF Alliance. Alliansen har noen norske medlemsbedrifter. [Den grønne alliansen mellom Norge og EU](#) omfatter også grønn mobilitet.
- [EU Mission for 100 klimanøytrale og smarte byer innen 2030 \(Cities Mission\)](#). Initiativet omfatter 100 byer i medlemslandene og 12 byer i tilknyttet [Horizon Europe](#). Oslo, Trondheim og Stavanger er de norske byene blant de [112 NetZeroCities](#) som skal delta i [samfunnsoppdraget om klimanøytrale og smarte byer](#) innen 2030.
- [EU-erklæring om sykling](#) sammen med Europaparlamentet og Rådet for å fremme sykling som bærekraftig, helsebringende og effektiv transportmåte, for å redusere utslippet av drivhusgasser fra bytransport og for å bidra til ambisjonen om null forurensning. Med erklæringen ønsker Kommisjonen, Rådet og Europaparlamentet å realisere potensialet for sykling i EU. EU skal bistå med teknisk og økonomisk støtte til å utarbeide og realisere sykkelstrategier og sykkelrelaterte investeringer.

## Transportsikkerhet (trafikksikkerhet og beredskap)

Kommisjonen publiserte i 2019 sitt [trafikksikkerhetspolitiske rammeverk for perioden 2021-2030](#) som del av [den tredje mobilitetspakken](#). Samferdselsdepartementet omtaler også nærmere «Strategisk handlingsplan for trafikksikkerhet» i et [EØS-notat](#) fra 2018. I «[Road traffic and safety provisions](#)» (fakta-arket fra [EPRS fra juni 2024](#)) kan du lese om arbeidet til Kommisjonen i perioden 2019-2024, jf. [Kommisjonens oppsummering](#). Arbeidet med transportsikkerhet foregår langs en rekke spor:

- ✓ [Hva gjør EU for å forbedre transportsikkerhet- og trygghet i EU?](#)
- ✓ [Infrastruktur: veier, tunneler, farlig godstransport](#), og [Trans-European networks](#)
- ✓ [Trafikksikkerhet: fartsgrenser, alkoltiltak, eldre sjåfører, uerfarne sjåfører og yrkessjåfører](#)
- ✓ [Trygge kjøretøy: kjøretøy, inspeksjoner, grensekryssende utveksling av informasjon om trafikkrelaterte trafikkforseelser, lastesikring og unormal belastning](#) og [eSafety](#)
- ✓ [Førerkort](#)

Hvilke prioriteringer den nye Kommissjonen har for perioden 2024-2029 fremgår i ulike dokument: I [Ursula von der Leyens politiske retningslinjer fra juli 2024](#), [Kommissjonens prioriteringer 2024-2029](#), [EUs strategiske agenda 2024-2029](#) (Jf. [EU/EØS-nytt 29. august 2024](#)) og i [oppdragsbrevet](#) til EU-kommissær for bærekraftig transport og turisme, Apostolos Tzitzikostas. [Samferdselsnytt](#) gir en oppsummering av porteføljen:

- Sikre at TEN-T utbygges i tråd med målene for 2030.
- Styrke det indre marked for transporttjenester.
- Utarbeide en ny plan for et europeisk nettverk for høyhastighetsjernbane.
- Fremme forslag om digital billettintegrering som sikrer at passasjerer kan kjøpe billetter for sammenhengende reiser på én enkelt plattform og nyte godt av passasjerrettigheter for hele reisen. (se egen sak)
- Utvikle en «Sustainable Transport Investment Plan».
- Øke hastigheten i elektrifiseringen av veitransporten, inkludert å fremme et forslag for å elektrifisere næringslivets bilflåte og utvikle en handlingsplan for europeisk bilindustri.
- Arbeide videre med Single European Sky.
- Styrke den sosiale dimensjonen i transport, inkludert å skape gode arbeidsplasser, motvirke «transportfattigdom» og fremme geografisk samhörighet.
- Styrke motstandskraften til transportinfrastrukturen og legge til rette for militær mobilitet.
- Utvikle en ny havnestrategi med vekt på sikkerhet og konkurransekraft.

De to sistnevnte punktene antas sentrale når det gjelder sikkerhet i transportsektoren. Hva Kommissjonen konkret har i sikte vil trolig fremgå i arbeidsprogrammet for 2025, som ifølge en [tentativ agenda](#) legges frem 11. februar. Det kan for øvrig nevnes at i [Parlamentets høring](#) av transportkommissæren uttaler han seg om havnestrategien (s.13): «*I will present an EU port strategy, which I think is very, very important because, after the aggression of Russia on Ukraine, we know very well by now how important, also after the influence of third countries in our ports like China have created issues that we need to be very, very careful. So I will push for an EU port strategy. The Niinistö report as well is highlighting the importance of maritime security, of transport infrastructure, military mobility, digital infrastructure as well. So the exact scope of this EU port strategy will be, one, to obtain strategic independence from mainly third countries and also including cybersecurity threats. Resilience of transport infrastructure and connections, and also the supply chains.*»

Sentralt når det gjelder beredskap står den kommende [Preparedness Union Strategy](#) som vil hente inspirasjon fra rapporten «[Safer together: A path towards a fully prepared Union](#)» av Sauli Niinistö (jf. omtale i [EU/EØS-nytt 6. november 2024](#)). Rapport legger frem rundt 80 konkrete anbefalinger for økt beredskap i EU. Et nøkkelord er «helhetlig beredskap». Både Europautredningen ([NOU 2024:7](#), kap. 13) og Totalberedskapskommissjonen ([NOU 2023:17](#), kap. 6) understreker betydningen av norsk samarbeid med EU innen beredskap- og krisehåndtering. Samfunnsikkerhet var også tema for møtet i Europautvalget 28. november 2024, jf. [informasjonspakken](#). Sentrale EØS-relevante rettsakter som skal sikre motstandsdyktighet på tvers av sektorer er bl.a. [direktiv om kritiske enheters motstandsdyktighet](#), [NIS2-direktivet](#) og [rammeverk for digitale produkters og tjenesters robusthet \(Cyber Resilience Act\)](#).

Kommissjonen presenterte også en [beredskapsplan for transport i mai 2022](#), jf. [pressemelding](#). Beredskapsplanen har fokus på ti temaer, herunder håndtering av flyktningstrømmer og hjemtransport av strandede passasjerer og transportarbeidere, koordinering, cyberberedskap og internasjonalt samarbeid. I [departementets EØS-notat](#) står det at «SD vurderer det slik at planen ikke krever noen direkte oppfølging fra SD eller andre departementer, da den ikke inneholder noe EØS-relevant kriseregelverk. Imidlertid antas det at Kommissjonen og medlemslandene vil bruke beredskapsplanen til å respondere på dagens og fremtidens beredskapsutfordringer. Vi bør dermed fra norsk side merke oss innholdet.» For øvrig er det nylig inngått et nordisk

samarbeid om transportberedskap, jf. [pressemelding 17. januar 2025](#) fra Danmark og [fra Finland](#).

[Samferdselsnytt \(uke 50-51, 2024\)](#) omtaler Polens prioriteringer for EUs transportpolitikk nærmere: «...de geopolitiske utfordringene understreker behovet for å forbedre transporten, ikke bare for passasjerer og varer, men også for militære tropper og militært materiell. Samtidig må effektiv beskyttelse av transportinfrastruktur sikres. Det polske formannskapet vil prioritere å styrke transportsektorens motstandsdyktighet og utdype transportsamarbeidet med land som ønsker å bli med i EU. Omtalen av behovet for finansiering av transportinfrastruktur og styrking av jernbanen legger særlig vekt på militær mobilitet.» Når det gjelder konkrete saker vil Polen vektlegge trilogforhandlingene om forslaget om kapasitetsutnyttelse på jernbanen, revidert førerkortdirektiv, forslaget om å gi inndragelse av førerrett effekt i hele EU, samt Rådets arbeid med forslaget om nye regler for vektor og dimensjoner i veitransporten (se egne omtaler).

Trafikksikkerhet inngår i EUs satsing på bærekraftig mobilitet. I [mobilitetsstrategien](#) setter EU mål om en halvering av antall drepte og hardt skadde i veitrafikken fra 2020 til 2030 og nær null trafikkdrepte i 2050. Bruk av ny teknologi, som intelligente transportsystemer, kunstig intelligens og selvkjørende kjøretøy, er viktig for økt sikkerhet på veiene i Europa. Holdningsskapende arbeid knyttet til fart, rusmidler og bruk av bilbelte, førerkort og kjøretøykontroll er også viktig. Regjeringen deler EUs ambisjoner for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Nasjonal transportplan 2022-2033. (Kilde: [Regjeringens arbeidsprogram](#)).

### Trafikksikkerhetspakken 2023

Over 20 000 mennesker mistet livet på EUs veier i 2022, og de fleste omkomne var fotgjengere, syklister og førere av scootere og motorsykler. Kommisjonen la den 1. mars 2023 frem den såkalte «Road safety package» for å bedre trafikksikkerheten (jf. [EU/EØS-nytt 2. mars 2023](#)).

Pakken består av tre direktiv:

- (i) [Førerkortdirektivet \(revisjonsforslag 2023\) \(EØS-notat\)](#) (EP og Rådet diskuterer)
- (ii) [CBE-direktivet om trafikkbøter over landegrensene: endringsbestemmelser \(EØS-notat\)](#) (vedtatt)
- (iii) [Grenseoverskridende virkning av førerkortinndragelse \(EØS-notat\)](#) (EP og Rådet diskuterer)

To av de tre direktivene i trafikksikkerhetspakken var merket EØS-relevante fra Kommisjonens side da de ble lagt frem, men ifølge EØS-notatet skyldes manglende merking av (iii) [direktiv om tilbakekall av førerrett gjeldende for hele EU](#) en feil. Direktivet har til formål å innføre et system som tilrettelegger for at inndragning av førerretten i ett EU-land skal ha virkning i hele EU. Danmark vurderer forslaget som positivt, men mener samtidig at tilbakekall av førerrett er en straffesak, og vil vurdere om det rettslige grunnlaget er riktig. [EØS-notatet](#) anfører her at «For å implementere forslaget i norsk rett, må vegtrafikkloven og forskrifter endres, blant annet for å tydeliggjøre hvilke overtredelser som omfattes, de prosedyrer som direktivet legger opp til og muligheter for unntak. Det må særlig vurderes nærmere om og hvordan domstolene skal involveres i slike saker, ref. at hovedregelen er at det er domstolene som fastsetter tap av førerrett i Norge.» Departementet skriver videre at «Valg av rettslig grunnlag fra EU-siden er ikke ubetinget avgjørende for vurdering av EØS-relevans, men anses i denne saken å ha stor betydning.»

Når det gjelder forslag til (i) [revidert førerkortdirektiv](#) innebærer dette at førerkortdirektivet (2006/126/EF) oppheves og erstattes av nytt førerkortdirektiv. Gjennomføring av direktivet vil forutsette endringer i førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften og trolig også endring av vegtrafikkloven, ifølge departementet. Blant forslagene er at unge sjåfører kan få utstedt førerkort i klassene B og C fra de er 17 år gamle, men at de må kjøre med ledsager fram til fylte 18 år. Det stilles egne krav til ledsageren (artikkel 14). [Politidirektoratet har uttalt at det i forbindelse](#)



[med å la unge sjåførar ta førerkort i klasse C fra 17-årsalderen bør gjeres en nærmere vurdering av om dette er trafikksikkert.](#)

Forslaget til revidert [CBE-direktiv er nå vedtatt i EU](#), og begrunnes med at 40% av grensekryssende trafikkløvbrudd forblir ustraffet, enten fordi overtredaren ikke kunne identifiseres eller fordi trafikkløvlene ikke ble håndhevet i en av de involverte statene. Direktivet skal legge til rette for at disse trafikkløvbruddene kan følges opp, og tar sikte på å avverge fremtidige grensekryssende trafikkløvbrudd. Forslaget skal samtidig ivareta rettighetene (*personvern, straffeprosessuelle rettigheter*) til de som blir sanksjonert for trafikkløvbrudd i en annen stat. Kommisjonen foreslår at direktivets anvendelsesområde utvides til å gjelde for flere trafikkløvbrudd, uavhengig av om overtredelsen har administrativ eller strafferettslig status i medlemsstatenes nasjonale rett ([for nærmere omtale, se EØS-notatet](#)). Behovet for endringer i norsk rett utredes i samråd med Justis- og beredskapsdepartementet. Det kan for øvrig nevnes at [CBE-direktivet om trafikkbøter over landegrensene fra 2015](#) er del av etterslepet som ble fremhevet på [EØS-rådsmøtet 25. november 2024](#). Direktivet står på listen over rettsakter som er klare for innlemmelse i EØS-avtalen på EØS-komiteens møte 7. februar.

I [regjeringens omtale av trafikksikkerhetspakken](#) står det at «Regjeringen følger dette arbeidet tett og jobber aktivt for å medvirke i utviklingen av EU-/EØS-retten på disse områdene. Regjeringen vil følge opp trafikksikkerhetsarbeidet også gjennom andre fora, blant annet gjennom deltakelse i EUs høynivågruppe for trafikksikkerhet og annet aktuelt regelverksarbeid, herunder oppfølging av det [reviderte ITS-direktivet](#).» (se egen omtale).

## Digitalisering i transportsektoren

«Digitalisering og bruk av ny teknologi er viktig på transportområdet, og Norge har gode erfaringer å bidra med inn mot EU. Det pågår mye arbeid på området i EU; blant annet er revisjonen av direktivet om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) nylig ferdigstilt, og innføringen av digitale førerkort på EU-nivå inngår i forslaget om revisjon av førerkortdirektivet. Det jobbes med regelverk som skal legge til rette for mer kundevennlige reiseinformasjons- og billetteringssystemer for jernbane og kollektivtransport. Regjeringen vil arbeide aktivt og konstruktivt for å få frem gode felleseuropeiske løsninger på disse områdene, basert på norske løsninger og erfaringer med Enturs nasjonale digitale infrastruktur for kollektivreiser», skriver regjeringen i [arbeidsprogrammet for EU- og EØS-saker 2024-2025](#).

Digitalisering på transportområdet var også tema under Europaparlamentets høring av den nye transportkommisjæren, [Apostolos Tzitzikostas \(Hellas\)](#). Kommisjæren var imidlertid «lite konkret om digitalisering utover å fremheve behovet for bedre motstandskraft i transportsektorens digitale systemer, og at ITS-direktivet må gjennomføres effektivt. Han mente også at det i det grønne skiftet er behov for «disruptive» innovasjon i transportsektoren. Han utalte tydelig at det vil bli fremmet forslag om digital billettering. Forslaget vil omfatte multimodale reiser og skal gjøre det like enkelt å bestille slike billetter som flybilletter. Han fremhevet også at passasjerrettigheter må omfatte multimodale reiser», skriver EU-delegasjonen i en [omtale av høringen](#).

### *Single Digital Booking and Ticketing Regulation*

Kommisjonspresident Ursula von der Leyen skriver i sine [politiske retningslinjer](#) at grensekryssende togreiser fortsatt er for vanskelig for mange borgere: «People should be able to use open booking systems to purchase trans-European journeys with several providers, without losing their right to reimbursement or compensatory travel. To this end we will propose a Single Digital Booking and Ticketing Regulation, to ensure that Europeans can buy one single ticket on one single platform and get passengers' rights for their whole trip».

I [skriftlige spørsmål og svar](#) til Parlamentets høring, fastslår Tzitzikostas at et lovforslag om digital billettering vil bli lagt frem innen utgangen av 2025: «As explained above, I also intend to

*launch an initiative to address multimodal ticketing as soon as possible, including through a Single Digital Booking and Ticketing Regulation by the end of 2025, complementing and improving existing obligations in this area, as well as by a multimodal digital mobility services initiative, to make travel options by rail easier to access and to enhance the protection of passengers».*

Den europeiske forbrukerorganisasjonen BEUC har utarbeidet et [posisjonsnotat](#) om initiativet for digital billettering, hvor de påpeker hvilke tiltak Kommisjonen bør fremme «*for simpler ticketing and booking and strengthened rail passenger rights*».

I tillegg til et kommende lovforslag om digital billettering, står det i kommisjonspresident Ursula von der Leyens [oppdragsbrev](#) at transportkommissær Tzitzikostas også får i oppdrag å sikre at digitalisering fortsetter å bidra til å modernisere transportsystemet «*including the deployment of Intelligent Transport Systems and Smart Mobility solutions and the European Rail Traffic Management System*».

### *Intelligente transportsystemer (ITS)*

[Det reviderte ITS-direktivet om innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport](#) ble vedtatt i EU 22. november 2023 og erstatter ITS-direktivet fra 2010, som er tatt inn i EØS-avtalen. «*Samferdselsdepartementet vil i 2025 arbeide videre med å gjennomføre direktivets bestemmelser i Norge*», skriver regjeringen i [Prop. 1 S \(2024–2025\)](#).

[Intelligente transportsystemer \(ITS\)](#) samler inn, lagrer og gir sanntids trafikkinformasjon for å gjøre transport sikrere og mer effektiv, og for å bidra til å redusere utslipp og energiforbruk. I [strategien for bærekraftig og smart mobilitet](#), som ble lagt frem i desember 2020, identifiserer Kommisjonen utplassering av ITS som en nøkkelhandling for å oppnå bærekraftige og moderne transportsystemer i EU.

Samferdselsdepartementet skriver i [EØS-notatet](#) (oppdatert 23. april 2024) at formålet med det reviderte direktivet er å «*tilpasse reglene til ny teknologisk utvikling slik som samvir-kende, oppkoblet og automatisert mobilitet (CCAM - cooperative, connected and automated mobility), bestillingstjenester og multimodal transport*». Ifølge EØS-notatet har Norge deltatt ved å gi innspill i konsultasjonsprosessen, og Samferdselsdepartementet har utnevnt fageksperter til ulike arbeidsgrupper som skal bidra i utformingen av delegerte rettsakter: «*Norge har støttet revisjonen av ITS-direktivet. Regjeringen er positivt innstilt til utvikling og økt implementering av ITS der dette kan bidra til transportpolitisk måloppnåelse i Norge og i Europa. Direktivet støtter opp under regjeringens politikk for utvikling og bruk av ITS/digitalisering, slik dette framkommer i NTP*».

Behandlingen av revisjonsforslaget i Rådet og Europaparlamentet bevarte strukturen i Kommisjonens forslag, som bygger på ITS-direktivets rammekarakter med påfølgende gjennomføringsrettsakter og delegerte rettsakter. Det reviderte ITS-direktivet har også som mål å akselerere tilgjengeligheten og forbedre interoperabiliteten til mobilitetsdata, og utgjør slik et viktig skritt på vei mot opprettelsen av et felles europeisk mobilitetsdatarom.

### *European mobility data space (EMDS)*

Kommisjonens strategi for [et felles europeisk mobilitetsdatarom](#) skal lette tilgang, sammenslåing og deling av data fra eksisterende og fremtidige transport- og mobilitetsdatakilder. Dataområdet skal gi adgang til og deling av realtidsdata så passasjerer kan holde seg orientert om transportsituasjonen og trafikkforhold, og dermed lettere kunne planlegge reiser. Det skal også bli mulig for offentlige og private aktører å utvikle innovative transporttjenester og datadrevet politikkutforming på transportområdet. EMDS er et av flere sektorspesifikke initiativ som skal klargjøre reglene for datadeling i enkeltsektorer, og vil komplementere eksisterende sektorkryssende datalovgivning, som dataforvaltningsforordningen (Data Governance Act, DGA) og dataforordningen (Data Act).

Kommisjonens strategi for et felles europeisk mobilitetsdatarom ble [lagt frem som en del av passasjermobilitetspakken](#) 29. november 2023. I tillegg til meddelelsen består pakken av tre lovforslag, hvorav ansvaret for to av dem hører under Samferdselsdepartementet: [Passasjerrettigheter ved multimodale reiser](#) (reiser med flere transportmidler) og [revisjon av passasjerrettigheter på transportområdet](#). I tillegg ble det lagt frem forslag til en [revisjon av pakkereisedirektivet](#) (Barne- og familiedepartementet).

Som en del av pakken ligger det også en [revisjon av delegert forordning om multimodale reiseinformasjonstjenester \(MMTIS\)](#), som skal gjøre det lettere for passasjerer å finne realtidsinformasjon om forskjellige transportformer og oppdateringer om forsinkelser og avlysninger under reisen. Det skal også informeres om andre forhold som har betydning for passasjerer, som om det er lov å ta med sykler, og tilgjengelighet for passasjerer med nedsatt funksjonsevne eller nedsatt mobilitet.

Utenriksminister Espen Barth Eide orienterte om passasjermobilitetspakken i [europautvalgsmøtet 1. februar 2024](#), og innholdet i pakken er nærmere beskrevet i [informasjonspakken](#) til dette møtet.

### Samferdselspolitikkenes sosiale dimensjon

Transport har alltid vært underlagt særegne regler i EU-retten, og tilsvarende i EØS-avtalen. EUs transportregelverk er nødvendig for å regulere markedsadgang i transportsektoren, men omfatter også særlige bestemmelser om sosiale forhold, både når det gjelder veitransport, jernbane og sjøtransport. I sitt [oppdragsbrev til den nyutnevnte transportkommissæren Apostolos Tzitzikostas](#), understreket Ursula von der Leyen den sosiale dimensjonen i mobilitetspolitikken: *«I would like to you to focus on strengthening the social dimension of mobility, notably to ensure quality jobs in the sector and address issues linked to transport poverty, access in rural areas, labour and skills shortages and upholding passenger protections and rights.»*

Se ellers Europakommisjonens samleside om [Social issues, Equality and attractiveness of the transport sector](#). Transportsektoren påvirkes selvsagt også av generelle utviklingstrekk på arbeidslivsområdet i EU, herunder spørsmålet om [lovligheten av innleieforbudet i arbeidsmiljøloven](#), [spørsmålet om EØS-relevans og eventuell oppheving av EUs minstelønnsdirektiv](#), samt spørsmålet tilknytning til EUs arbeidsmarkedsmyndighet, ELA (jf. [Prop. 8 LS \(2024–2025\)](#), som for tiden ligger til behandling i transportkomiteen). Vi går ikke nærmere inn på generell arbeidsmarkedspolitikk her, men redegjør under for aktuelle initiativ og rettsutvikling innenfor ulike transportformer.

#### *Passasjerpakken (2023)*

Passasjerpakken fra 2023 er en pakke med lovforslag og andre tiltak som skal sikre sterkere passasjerrettigheter, beskyttelse av reisende på pakkereiser og bedre multimodal reiseinformasjon. Pakken er nærmere omtalt i [EU/EØS-nytt 7. desember 2023](#). Styrkingen av passasjerrettigheter skulle ifølge Kommisjonens forslag blant annet ivareta behovene til passasjerer med nedsatt funksjonsevne eller nedsatt bevegelighet: *«Persons with reduced mobility who switch from one transport mode to another during their journey will be assisted at connecting points by carriers and terminal operators when they travel under a single contract of carriage or when they travel through multimodal passenger hubs»*, og sikre ledsager for personer med nedsatt funksjonsevne også ved flytransport, dersom flyselskapet fjerner dette. Rådet vedtok sin posisjon i desember 2024, og en del av disse bestemmelsene ble da svekket, se [nærmere omtale i EU/EØS-nytt 11. desember 2024](#).

Passasjerpakken inneholder også en [anbefaling fra Kommisjonen om «midler til håndtering af automatiseringens og digitaliseringens effekt på transportarbejdsstyrken» \(EU\) 2024/236](#), som blant annet oppfordrer arbeidslivets parter til bevisstgjøring, tilstrekkelig opplæring og omskolering, forbedring av arbeidsvilkårene, planlegging for gjennomføring av endringer, og til å benytte

de finansieringsordninger som eksisterer for å «*håndtere automatiseringens og digitaliseringens sociale effekt*». I sin [Q&A om anbefalingen](#) viser Kommisjonen til visjonen om «automatisk mobilitet» i stor skala innen 2030, og at aktørene i transportsektoren ikke virker å ha tilstrekkelig bevissthet om hvilken virkning dette vil ha på arbeidstakerne.

#### *Mobilitetspakken (veitransport)*

EUs såkalte «[mobilitetspakke](#)» er en serie med lovgivningsinitiativ vedtatt i 2020, som blant annet omfatter nye, sosiale bestemmelser. De viktigste av disse er reglene om utsendte arbeidstakere i veitransportsektoren (direktiv [\(EU\) 2020/1057](#)), nye regler om kjøre- og hviletider samt nye regler om bruk av fartsskrivere ([forordning \(EU\) 2020/1054](#)), og oppdatering av kabotasjereguleringene [forordning \(EU\) 2020/1055](#). På mange punkter innebar pakken en innstramning, blant annet med strengere krav for [kabotasjekjøring](#), herunder dokumentasjonskrav for å unngå såkalte «postkasseselskaper». Bruk av fartsskrivere i flere sammenhenger skal gi bedre kontroll med at regelverket overholdes.

Alle de relevante rettsaktene er innlemmet i EØS-avtalen. Lovendringer og samtykke til innlemmelse av forordning (EU) 2020/1054 (kjøre- og hviletider, fartsskrivere), forordning (EU) 2020/1055 (kabotasje) krevde lovendring, se nærmere om nasjonal gjennomføring i [Prop. 105 LS \(2021 – 2022\)](#), mens nødvendige tilpasninger som følge av direktiv (EU) 2020/1057 er gjort i [forskrift om utsendte arbeidstakere](#), se nærmere beskrivelse i [høringsnotat av 29. mars 2023](#).

#### *EU-domstolens dom i sak C-541/20 til C-555/20, Litauen m.fl. mot Parlamentet og Rådet – gyldighet av mobilitetspakken*

Regulering av grensekryssende transport, særlig kabotasje, har vært kontroversielt i EU, der typisk østlige medlemsland, med mange arbeidstakere sysselsatt i grensekryssende transport, ønsker mer liberale regler, mens vestlige medlemsland er mer restriktive. Litauen, Bulgaria, Romania, Kypros, Malta og Polen anla i 2020 søksmål mot Europakommisjonen og Rådet for EU-domstolen for å få en rekke av reglene i mobilitetspakken erklært ugyldig. Danmark, Sverige og flere andre av EUs vestlige medlemsland intervenerte til støtte for Europakommisjonen og Rådet. Den 4. oktober 2024 kom [EU-domstolens dom i saken](#). Domstolen opprettholdt det meste av mobilitetspakken, men opphevet regelen i forordning (EU) 2020/1055 om at kjøretøy i internasjonal transport må returnere til etableringsstaten hver åttende uke. Domstolen mente regelen var utilstrekkelig utredet. Dommen er nærmere omtalt i [EU/EØS-nytt 11. oktober 2024](#).

Regelen som ble opphevet, var ikke del av Europakommisjonens opprinnelige forslag, men kom inn i forordningen underveis i parlamentsbehandlingen. Europakommisjonen har i etterkant av EU-domstolens dom, som svar på et [skriftlig spørsmål](#) fra to medlemmer av den sosialdemokratiske gruppen (S&D) i Europaparlamentet, [gjort det klart at den på dette stadiet «does not see any need for legislative action to reinstate the provisions. The Commission will continue working together with the Member States on the implementation of the Mobility Package I to ensure a well-functioning internal market, fair competitive conditions for all players involved and improved social conditions for drivers.»](#)

I EU innebærer dommen at [regelen ikke lenger gjelder, da EU-domstolens dom har direkte effekt](#). I EØS-avtalen er situasjonen mer uklar: Som påpekt av Hallvard Haukeland Fredriksen, professor i rettsvitenskap ved Universitet i Bergen, på nettstedet EFTA-studies.org i et [innlegg fra november 2024](#), er det rettslige grunnlaget for regelen i EØS-avtalen EØS-komiteens beslutning. Det er ikke opplagt at EU-domstolens dom får samme virkning for gyldigheten av EØS-komiteebeslutningen. Haukeland Fredriksen uttaler at det enkleste ville være om dette løses ved nytt vedtak i EØS-komiteen. Dette synes ikke å være fulgt opp til nå (se EØS-avtalen [Vedlegg XIII](#), punkt 19a).

### *Europakommisjonens søksmål mot Danmark – kabotasjekjøring med buss (C-482/23)*

Forordningen om kabotasjekjøring innenfor persontransport tillater at kabotasjekjøring utenfor rute kan utføres «midlertidig» i vertslandet. Dette i motsetning til godstransport, hvor det er klare kriterier. Danmark innført en nasjonal regel om at slik transport bare kan skje innenfor en periode på sju dager. Europakommisjonen mener dette er i strid med [forordning \(EU\) 1073/2009](#), og tok i juli 2023 ut [søksmål mot Danmark](#). Det ble avholdt muntlig høring i saken i desember 2024, og det foreligger foreløpig ingen avgjørelse. Norge har [intervenert i saken til fordel for Danmark](#). Norge [innførte med virkning fra 1. januar 2024](#) en regel om at kabotasje med turbuss kun kan skje innenfor et tidsrom på 20 dager og maksimalt 30 dager pr. kalenderår.

### *Taxiregulering*

Transportregelverket gjelder ikke for transport med personbil, men drosjetransport er underlagt EØS-avtalens alminnelige regler om fri etableringsrett. ESA [fant i 2017 at de daværende norske reglene om drosjeløyver og tilknytning til drosjesentral var i strid med etableringsretten](#). Etter at Norge endret reglene om antallsbegrensning på drosjeløyver og krav om tilknytning til en taxisentral, [lukket ESA saken sommeren 2023](#). [Stortinget vedtok i vårsesjonen 2024](#) et lovforslag fra regjeringen om blant annet gjeninnføring av krav om sentraltilknytningsplikt. *Behovet* for å gjeninnføre krav om sentraltilknytningsplikt er blant annet hensynet til seriøsitet i næringen og hvit økonomi, se [Prop. 39 L \(2023 – 2024\)](#) kapittel 1 og 5. Det vises også til andre hensyn, som å sikre et godt drosjetilbud i hele landet og ryddige arbeidsforhold i næringen. Departementet viser i proposisjonen til Europakommisjonens meddelelse [om velfungerende og bæredygtig lokal passagertransport på tilkaldebasis \(taxaer og udlejningsbiler\) \(2022/C 62/01\)](#), hvor det blant annet gis uttrykk for at reguleringer kan være restriksjoner, men også strekes opp rammer for hvordan de kan innrettes uten å komme i strid med EUs traktater. ESA uttalte til Dagens næringsliv da lovforslaget ble fremlagt at de ville [ettergå de nye reglene](#). Plattformsselskapet Bolt uttalte i september 2024 at de [ville klage de nye reglene inn for ESA](#). Vi er ikke kjent med senere utvikling i denne saken.

ESA har også en [sak gående mot Island om regulering av det islandske taximarkedet](#), herunder krav til drosjesentraler. Saken er nærmere omtalt i [EU/EØS-nytt 3. mai 2024](#).

### *Luftfart*

Det finnes omfattende felleseuropeiske regler om luftfart, herunder om sikkerhet, felles regler om kontrolltjenester, etc.. Markedet ble liberalisert ved forordning [\(EF\) nr.1008/2008 \(luftfartsforordningen\)](#), som er inntatt i EØS-avtalen. Også innenfor luftfarten har markedsadgang for EØS-selskaper, og utstrakt bruk av personell tilknyttet land med lavere kostnadsnivå enn Norge, ført til spørsmål om hvilken mulighet Norge har til å regulere og kontrollere lønns- og arbeidsforhold. En omfattende drøftelse av disse problemstillingene finnes i [Meld. St. 10 \(2022 – 2023\), kapittel 8](#). I 2022 gjennomførte Europakommisjonen en [offentlig høring med sikte på revisjon av luftfartsforordningen](#), hvor en av problemstillingene nettopp var at det er «*komplisert at fastslå, hvilket lands arbeidsret der finder anvendelse på flybesetninger*», og at dette kan ha en «*sammenheng med en ineffektiv håndhævelse af de eksisterende nationale arbeidsretlige regler i de ansvarlige lande til 3 skade for flybesetninger og konkurrenter*». Det synes [ikke å være fremlagt noe forslag til revisjon fra Kommisjonens side](#). Regjeringen uttrykte i [Meld. St. 10 \(2022 – 2023\) kap. 8.10](#) at den ønsker «*at bruk av flygende personell på flyruter i Norge skal være underlagt norske regler så langt det er forenlig med EØS-avtalen*».

I 2023 [lukket ESA en sak mot Norge om norske kommuner og fylkeskommuners «boikott» av det ungarske selskapet Wizz Air](#), som fløy på det norske innenriksnettet i syv måneder i 2020 – 2021. Selskapet var kontroversielt grunnet uttalelser om at de ikke ønsket fagorganisering, og en rekke myndigheter besluttet derfor at deres ansatte ikke skulle fly med selskapet i tjenestesammenheng. Wizz Air klaget aksjonen inn for ESA, som en restriksjon på tjeneste- og etableringsfriheten. Saken ble lukket fordi ESA ikke prioriterte den. ESA tok ikke stilling til realiteten i saken.

### Jernbane

Også på jernbaneområdet finnes det et omfattende felleseuropeisk regelverk. Den fjerde jernbaneloven, som liberaliserte persontogtrafikken, ble [tatt inn i EØS-avtalen i 2021](#), etter [stortingsbehandling i 2020](#). Pakken var omstridt i Norge, blant annet pga. [forordning \(EU\) 2016/2338](#), som inneholdt en plikt til å konkurransesutsette nye kontrakter om persontogtrafikk med jernbane fra 25. desember 2023. Ved bytte av operatør, åpner forordningen for at det kan stilles krav om at reglene om [virksomhetsoverdragelse](#) skal gjelde (se [jernbaneloven § 8d](#)), dvs. at den nye operatøren som utgangspunkt plikter å overta eksisterende personell og deres arbeidsavtaler.

I 2023, dvs. før fristen for konkurransesutsetting utløp, [ble Vy tildelt kontrakten for hele Østlandsområdet](#). Jernbanedirektoratet hadde før kontraktsinngåelsen ført forhandlinger med Vy og Flytoget, etter at en påbegynt prosess for konkurransesutsetting ble beluttet avbrutt. Saken er imidlertid klaget inn til ESA, og ble blant annet [diskutert på pakkemøtet mellom ESA og norske myndigheter høsten 2024](#). Rett etter pakkemøtet [besluttet norske myndigheter, i medhold av et særlig unntak i regelverket, å direktetildele kontrakt til Vy på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen i inntil fem år fra 2027](#), når inneværende kontrakt med GoAhead utløper. ESA har også [åpnet en ny undersøkelse om denne direktetildelingen](#).

### Sjøtransport

Også for sjøtransporten finnes [et omfattende felleseuropeisk regelverk](#). Dette omfatter [sosiale bestemmelser](#), blant annet om [opplæring](#) og om [lønns- og arbeidsvilkår](#). Tilgang til markedet ivaretas blant annet av [forordningen om adgang til å yte tjenester på sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjestater](#), og [forordningen om maritim kabotasje](#).

I Norge har det over lengre tid pågått en debatt om å stille krav til norsk lønn og norske arbeidsvilkår i norske farvann. 16. oktober i år sendte ESA [et brev til norske myndigheter](#), der ESA gir uttrykk for at regjeringens [forslag sendt på høring i 2024](#) ikke er forenlig med EØS-avtalen. Brevet, og historikken i saken, er nærmere omtalt i [EU/EØS-nytt 23. oktober 2024](#).

## Andre aktuelle saker på samferdselsområdet:

*I tillegg til de sakene som samferdselsministeren har varslet at han vil redegjøre for, informerer Faggruppa også kort om noen andre aktuelle saker på samferdselsområdet, som kan være av interesse for Europautvalget:*

### Skipsfart

[Skipsfartspakken 2023](#) inkluderer fire direktiv og et [forordningsforslag om Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå \(EMSA\)](#). Direktivene omhandler [havnestatskontroll](#), [undersøkelser av ulykker til sjøs](#), [maritim sikkerhet](#) og [skipsforurensning](#). Direktivene er vedtatt i EU, mens EP og Rådet fremdeles diskuterer forordningsforslaget om EMSA. [EØS EFTA-statene fremmet en EØS EFTA-kommentar om skipsfartspakken 2023](#), der man støtter forslaget om å justere Det europeiske sjøsikkerhetsbyråets mandat, og fremhever ønsket om deltakelse i EMSAs styre.

### Dyretransport

[Komisjonens forslag til dyretransportforordning fra 2023](#) er markert EØS-relevant fra Komisjonens side. [Regjeringen.no](#) omtaler forslaget nærmere, også foreløpige reaksjoner: «EUs store jordbruksorganisasjon, Copa – Cogega, er skuffet over det nye forslaget fra Komisjonen. De mener at en maksimal transporttid på 9 timer til et slakteri vil medføre at mange husdyrproducenter vil miste mulighetene til å levere dyrene til et slakteri. Dette vil forsterke fraflyttingen fra distriktene. (...) Copa – Cogega ber derfor om at Rådet og Europa - Parlamentet gjør endringer i foreslått regelverk i det videre arbeid.» Les mer i [EU/EØS-nytt 15. desember 2023](#) og i [Samferd-](#)

[selsnytt, uke 50-51, 2024](#). Saken ligger ifølge Europalov formelt under Landbruks- og matdepartementet, men siden den naturlig nok også har konsekvenser for transportsektoren og var en av hovedsakene i Samferdselsnytt fra EU-delegasjonen i Brussel før jul, tar vi den med her.

## Aktuelle ESA-saker

ESA er i dialog med norske myndigheter om gjennomføring av [havnesikkerhetsdirektivet](#) og [tunneldirektivet](#) (se omtale av sakene i [EU/EØS-nytt 15. november 2024](#)). Tunneldirektivet er en «gjenganger» på pakkemøtet og omhandler minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet og status for oppgradering av norske tunneler. Havnesikkerhetsdirektivet supplerer [havnesikkerhetsforordningen](#), og samlet skal regelverket bidra til økt sikkerhet i havner, og særlig sikring mot terrorisme.

Vi gjør for ordens skyld også oppmerksom på at ESA har fire åpne, formelle undersøkelser i saker om mulig ulovlig statsstøtte under Samferdselsdepartementets ansvarsområde:

- [Mulig statsstøtte til Vygruppen](#) fra norske myndigheter i forbindelse med transportavtaler inngått med Vy og dekning av pensjonskostnader ([vedtak 82/23/COL](#))
- [Mulig statsstøtte til Vy Buss](#) i form av to transaksjoner mellom morselskapet Vygruppen og datterselskapet Vy Buss (kapitaltilførsel og lån) ([vedtak 09/24/COL](#))
- [Mulig statsstøtte til Bane Nor og enkelte av selskapets samarbeidspartnere](#) i form av mulig kryssubsidiering mellom offentlig finansiert og kommersiell telekommunikasjonsinfrastruktur, samt statsstøtte fra Bane Nor til samarbeidsparter gjennom gunstige vilkår i avtaler ([vedtak 143/24/COL](#)).
- [Mulig statsstøtte til Posten](#) i form av kompensasjon for leveringspliktige tjenester fra 2016 og frem til i dag.

At ESA har åpnet formell undersøkelse, innebærer ingen konklusjon i sakene, men betyr at det var tilstrekkelig tvil til at ESA ikke kunne utelukke ulovlig statsstøtte gjennom en innledende undersøkelse. Normalt skal ESA ferdigstille en formell undersøkelse i løpet av 18 måneder, men dette er bare en veiledende frist.

## Utenriksministeren vil redegjøre for:

### Samarbeidet med det nye polske EU-formannskapet

[Norge og Polen er nære allierte og samarbeider tett på en rekke områder, blant annet innen sikkerhetspolitikk, energi og handel](#). Polen er et viktig eksportmarked for gass, men også som Norges største eksportmarked for sjømat. [Polen er også det klart største samarbeidslandet via EØS-midlene](#). EØS-midlene finansier norsk-polsk samarbeid innen en rekke områder som forskning, grønn omstilling, justissektoren og sivil beredskap. En ny periode for [EØS-midlene 2021-2028](#) er fremforhandlet, jf. [Prop. 119 S \(2023-2024\)](#), [Innst. 21 S \(2024-2025\)](#). Avtalene om EØS-midlene (og markedsadgang for fisk) er ennå ikke formelt godkjent av Europaparlamentet. Polens betydning i EU blir stadig viktigere, og en rolle som forsterkes ytterligere under landets EU-formannskap våren 2025. Polen er del av en ny formannskapstrio og etterfølges av Danmark og Kypros, jf. [trioprogrammet](#).

Polen overtok formannskapet i EU 1. januar 2025, og vil dermed lede arbeidet i Rådet våren 2025. [Formannsapsprogrammet](#) angir prioriteringer og hovedretning til dette arbeidet. Med mottoet «*Security, Europe!*» angir Polen sikkerhet i bred forstand som en hovedprioritering i sin formannsapsperiode. Polens formannsapsprogram har syv hovedpilarer, som på ulike måter har et sikkerhetsaspekt: (1) forsvar og sikkerhet, (2) indre sikkerhet og beskyttelse av EUs grenser, (3) motstand mot utenlandsk innblanding og desinformasjon, (4) sikkerhet for næringslivet, (5) energiomstilling, (6) et konkurransedyktig og robust jordbruk (matsikkerhet) og (7) helsesik-

kerhet. For ytterligere informasjon, se [EU/EØS-nytt 19. desember 2024](#) som gir en tematisk oppsummering av formannskapets prioriteringer og henvisning til antatte EØS-relevante rettsakter som skal diskuteres i Rådet. For ytterligere informasjon, se formannskapets [hjemmeside](#) og [kommende rådsmøter](#). [Europaparlamentet diskuterte for øvrig det polske EU-formannskapets prioriteringer med statsminister Donald Tusk den 23. januar 2024.](#)

Polens statsminister Tusk besøkte Norge 22. januar d.å. På agendaen stod blant annet sikkerhet i Europa, krigen i Ukraina og formannsvarsarbeidet. Polen er en av Ukrainas sterkeste støttespillere i form av militær og sivil bistand, og har tatt imot et stort antall flyktninger. «*Det er positivt at statsminister Tusk kommer til Norge så tidlig i Polens EU-formannskap. Polen har satt europeisk sikkerhet sentralt i sitt formannskap. Det er en klok prioritering i den tiden vi er inne i. (...) Norge og Polen er gode venner og nære allierte, og vi ser frem til å styrke dette samarbeidet ytterligere*», sa statsminister Jonas Gahr Støre på [pressekonferansen](#). ([Regjeringen.no 22. januar](#))

NUPI-rapporten [Polish-Norwegian Perceptions and Interactions](#) (kapittelet *Polish-Norwegian Interplays: Areas of Cooperation and Points of Contention*), omtaler sikkerhetssamarbeidet mellom Norge og Polen nærmere, herunder NATO-samarbeidet (s. 38) og forsvarsindustrielt samarbeid (s. 39-40) og innen energisikkerhet (s. 40-). Se eventuelt: [Norway deploys F-35 fighter jets and NASAMS air defence systems to Poland](#).

## Arbeidet med EUs oppdaterte skog- og arealbruksregelverk og den forsterkede innsatsfordelingsforordningen

Regjeringen sendte i oktober 2024 et forslag til endring av klimaloven og Norges nye klimamål for 2035 på [høring](#). Høringsfrist var satt til 1. januar 2025. Her redegjør regjeringen bl.a. for klimaavtalen og klimasamarbeidet med EU. Klimaavtalen med EU omfatter bare regelverket for perioden 2021-2030 og klimamålet for 2030.

Hovedelementene i samarbeidet er de tre rettsaktene om:

- Kvotehandelsystemet
- Innsatsfordelingen
- Skog- og arealbrukssektoren (LULUCF)

Det reviderte kvotehandelsdirektivet fra 2023 ble innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett i desember 2023.

Island og Norge er fortsatt i dialog med EU om endringene i LULUCF-forordningen og innsatsfordelingsforordningen fra 2023. Ifølge [høringsnotatet](#) er regjeringen «...åpen for et fortsatt klimasamarbeid med EU, men det er avhengig av innretningen på fremtidig EU-regelverk.»

### *Forsterket LULUCF forordning*

LULUCF-forordningen (EU) 2023/839 ble formelt vedtatt av EU i april 2023. [Regjeringen fastslår](#) i EØS-notatet at en videreføring av klimasamarbeidet med EU forutsetter innlemmelse av forordningen i EØS-avtalens protokoll 31.

For perioden 2021-2025 vil den nye forordningen i liten grad endre Norges forpliktelser. Norge vil få et underskudd mot målet om netto-null-utslipp fra skog- og arealbrukssektoren. Dette underskuddet kan ikke fjernes med tiltak innenlands, fastslår regjeringen. Det er foreløpig ukjent om og til hvilken kostnad underskuddet kan løses med kjøp av utslippsheter.

For perioden 2026-2030 er EUs forsterkede mål økt fra et årlig nettoopptak på 225 millioner tonn til 310 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2030. Det må fastsettes et nytt mål for nettoopptak fra skog- og arealbrukssektoren i Norge. Det er usikkerhet om hvordan målet skal beregnes,



og det kan gi store utslag i Norges mål. Regjeringen mener likevel at Norge, pga. endret referanseperiode (2016-2018 i stedet for 2000-2009), trolig ligger betydelig bedre an med den forsterkede forordningen enn den gamle. I den nye forordningen er også regelverket for bokføring av utslipp fra avskoging endret.

Næringen var kritiske til Europakommisjonens forslag til forsterket LULUCF-forordning og mener det mangler langsiktighet og at det kan bli krevende å nå målet uten å redusere hogsten, mens miljøorganisasjonene var positive til forordningen.

Regjeringen har foreløpig ikke publisert hvorvidt forordningen anses akseptabel. Ifølge klima og miljøminister Tore O. Sandvik er regjeringen klar til formell dialog med Kommissjonen om den forsterkede LULUCF-forordningen. Regjeringen vil ha tilpasninger før eventuell tilslutning til forordningen. Regjeringen har hatt flere samtaler med andre land om tilpasninger i regelverket, ifølge [Energi og Klima](#).

## EUs avskogingsforordning

[Europaparlaments- og rådsforordning \(EU\) 2023/115](#) om handel med varer og produkter knyttet til avskoging og skogforringelse ble formelt vedtatt av EU i mai 2023. Formålet med forordningen er å bidra til å redusere global avskoging og skogforringelse, redusere de globale utslippene av drivhusgasser og redusere tapet av biologisk mangfold globalt. Avskogingsforordningen erstatter [tømmerforordningen](#) fra 2010.

Ifølge regjeringens EØS-notat skal forordningen: «... *motvirke klima- og arealbruksendringer fra avskoging og skogforringelse i forbindelse med omsetning av soya, storfe, palmeolje, trevirke, kakao, gummi og kaffe og bearbejdede, avledede produkter som lær, sjokolade, trykket papir og møbler. De råvarer og produkter som ikke imøtekommer kravene i forordningen kan ikke innføres til EU eller omsettes på det europeiske markedet, og heller ikke eksporteres fra EU til land utenfor EU.*»

Forordningen trådte i kraft den 29. juni 2023, men regelverket skulle håndheves fra 30. desember 2024. Rådet og Europaparlamentet vedtok i desember 2024 at håndhevingen ble [utsatt i ett år til 30. desember 2025](#). Underveis i behandlingen av forslaget om utsatt ikrafttredelse for avskogingsforordningen, fremsatte parlamentet [også andre endringsforslag](#). Disse ble fikk imidlertid ikke gjennomslag i diskusjonene mellom Europaparlamentet og Rådet, og [19. desember 2024 ble utsettelse med ett år endelig vedtatt](#), uten andre endringer.

[Klima- og miljøminister Tore O. Sandvik](#) svarte i oktober 2024 på spørsmål fra Alfred Jens Bjørlo (V) at regjeringen jobber med å få de nødvendige avklaring på plass for å gjennomføre forordningen i norsk rett.

Forordningen vil gjelde for produkter som importeres til EU fra Norge. Norske produsenter og forhandlere av berørte produkter vil derfor omfattes av forordningen ved eksport til EU, uavhengig av om forordningen innlemmes i EØS-avtalen. Så lenge Norge er et tredjeland, er det importøren i EU som står ansvarlig for aktsomhetserklæringen, men norske produsenter må skaffe til veie nødvendig informasjon.

Skognæringen mener at klassifiseringen av skog i Norge ikke harmonerer med inndelingen av skogtyper i forordningen. [Norske aktører vil påvirkes noe ulikt](#) av om forordningen innlemmes i EØS-avtalen eller ikke:

- *Dersom forordningen innlemmes, vil den også gjelde import og innenlands handel av omfattede produkter til Norge, uavhengig av om varen senere eksporteres til eller inngår i produkter som eksporteres til EU, samt eksport til tredjeland. Norske aktører*

blir da selv ansvarlige for gjennomføring av risikovurdering og utarbeidelse av aktsomhetserklæring, og norske myndigheter vil få det tilsynsansvar som tilligger nasjonale myndigheter i forordningen.

- Dersom forordningen ikke innlemmes, eller man får en betydelig forsinkelse slik at forordningen over en lengre periode skal anvendes i EU, men ikke i Norge, vil for eksempel norsk treindustri uansett måtte forholde seg til kravene ved eksport til EU. Det er da importøren i EU som står ansvarlig for aktsomhetsvurdering, men de norske produsentene må kunne gi nødvendig informasjon for å vise at forordningens krav oppfylles. Samtidig vil det tidligere regelverket, tømmerforordningen, fortsatt gjelde i Norge.
- Dersom forordningen kun innlemmes for produkter som omfattes av EØS-avtalen, vil blant annet tømmer og treprodukter omfattes. Produkter som for eksempel soja og kakaobønner omfattes derimot ikke av EØS-avtalens produktomfang, og forordningen vil dermed ikke gjelde ved import av disse produktene til Norge eller innenlands handel med dem.

### Arbeidet for å knytte Norge til EUs helseberedskapssamarbeid

«Kommissjonen foreslo 18. september for EUs medlemsland å starte forhandlinger med Norge, Island og Liechtenstein om en avtale om helseberedskapstiltak knyttet til medisinske mottiltak. Det er et viktig framskritt. Å styrke Norges tilgang på medisinske mottiltak vil bøte på en sårbarhet som ble avdekket under koronapandemien. Samtidig vet vi ikke hva framtidige helsekriser vil kreve av samarbeid. Derfor ønsker Norge en avtale med et bredt virkeområde og like deltakerrettigheter som EUs medlemsland. Vi håper på en rask prosess i Rådet slik at forhandlinger kan starte.» [Det sa utenriksminister Espen Barth Eide i sin europapolitiske redegjørelse i Stortinget 7. november i fjor.](#) Han uttalte til [Altinget 13. desember i fjor](#) at «Samtidig er forslaget til virkeområde smalere enn Norge ønsker.»

Flere kommenterte forhandlingene om helseberedskap i [debatten om redegjørelsen 18. november](#). Blant annet sa Ine Eriksen Søreide (H) at det var positivt at EU har et utkast til mandat, men at «(d)et som ikke er positivt, er at mandatet er langt smalere enn Norge ønsket, og det er avgrenset til å gjelde medisinske mottiltak i kriser.» Ingrid Fiskaa (SV) viste til «at Norge verkar å villa tilslutta seg eller underleggja seg nokså ukritisk» EUs helseunion. Ho spurte om «det ikkje grunn til å vera litt meir kritisk?» og viste til «Avtalar i milliardklassen mellom legemiddelselskapet Pfizer og EU-president von der Leyen, inngått per telefon og forsøkt haldne hemmelege i etterkant, har ført til store medieoppslag i Europa og bl.a. i New York Times, som har saksøkt EU-kommisjonen for forsøket på å dekkja over denne skandalen.» Dag Inge Ulstein (KrF) viste til at EØS-avtalen hadde vært viktig for å kunne delta i vaksinesamarbeidet under pandemien.

Barth Eide sa 18. november at han fant Fiskaas bekymring for å delta i EUs helseunion «litt bekymringsfull» og sa «Det er altså ingen tvil om at det er på grunn av godvilje fra EU at vi fikk vaksiner i tide. Vi kan ikke regne med at den godviljen kommer av seg selv.» Jeg tror det er ekstremt viktig for våre borgeres helsetrygghet at vi samarbeider med de landene som tross alt er nærmest oss når den neste pandemien kommer, og det bør bli forberedt i forkant.»

[Ingvild Wettrhus Thorsvik \(V\) stilte 4. desember 2024 et skriftlig spørsmål til helse- og omsorgsminister Jan Christian Vestre](#) om «Hvordan og med hvilken tidshorisonnt jobber regjeringen for å sikre at Norge får på plass en avtale med EU om medisinske mottiltak i helsekriser?» I sitt svar 11. desember skriver Vestre at mandatet medføre norsk «deltakelse i en viktig del av EUs helseunion. Samtidig vil en slik avtale ikke gi Norge deltakelse i helheten av EUs helseberedskap. Det arbeides derfor aktivt for at Norge skal få tilgang til EUs beslutningsprosesser når det gjelder helseberedskap på så like vilkår som mulig sammenlignet med EUs medlemsland.» Han skriver videre at «Regjeringen arbeider aktivt og på flere nivå for å utvide virkeområdet, samt for at mandatet kan vedtas så raskt som mulig i løpet av våren 2024 (sic!) slik at

*forhandlinger kan starte. For å styrke vår posisjon i forhandlinger med EU innen viktige felt har regjeringen arbeidet med å løse saker som skaper utfordringer i vårt forhold til EU.»*

Det var altså 18. september i fjor Kommisjonen la fram forslag til en rådsanbefaling om åpning av forhandlinger med de tre EØS-EFTA-landene om en slik avtale. [Kommisjonen viste i sin pressemelding til en felles uttalelse 13. desember 2023 fra utøvende visepresident Šefčovič og helsekommissær Kyriakides](#) der de ønsker velkommen de tre landenes ønske om et forsterket samarbeid på dette området. De skriver at de tror «*closer cooperation between the EU and the EEA EFTA States on health emergency preparedness and response structures will increase their effectiveness bringing mutual benefits for both sides.*» Forslaget til rådsanbefaling er fortsatt til behandling i Rådet.

Pandemien førte til et forsterket samarbeid om helseberedskap i EU. Det er også de norske erfaringene fra pandemien som er bakgrunnen for ønsket om en egen avtale med EU på dette området, fordi EUs samarbeid om blant annet vaksiner og legemidler foregår utenfor EØS-avtalen. I [Meld. St. 9 \(2024-2025\) Totalbredskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig](#) skriver regjeringen (jf. punkt 3.10.3) bl.a. at «*For Norge avdekket pandemien sårbarheter i den nasjonale beredskapen som ikke kunne løses av Norge alene, og samarbeidet med EU var avgjørende for at det lykkes å sikre den norske befolkning tidlig tilgang på vaksiner. Som varslet i helseberedskapsmeldingen, vil regjeringen arbeide for norsk tilknytning til EUs styrkede helseberedskapssamarbeid på så like vilkår som EUs medlemsstater som mulig.*»

Dette er også i tråd med tilrådingene i [NOU 2022:5 der koronakommisjonen skrev at](#) «*Kommisjonen mener at Norge også bør knytte seg tett til resten av det forsterkede helsesamarbeidet i EU, ikke minst for å redusere sannsynligheten for å bli rammet av eventuelle eksportrestriksjoner på vaksiner.*» [Eldring-utvalget viste også til anbefalingene fra koronakommisjonen og la til at](#) «*I tråd med konklusjonene fra Totalberedskapskommisjonen, anbefaler utvalget å videreutvikle samarbeidet om samfunnssikkerhet og beredskap med Norden og EU for å ivareta Norges krisehåndterings- og beredskapsevne, herunder en norsk tilknytning til det styrkede europeiske helseberedskapssamarbeidet.*»

Helse er i utgangspunktet nasjonal kompetanse i EU, men EU og Europakommisjonen spiller likevel en rolle på ulike områder bl.a. gjennom reglene i det indre marked, programsamarbeid og ulike former for koordinering. [Eldring-utvalget gjennomgår i sin rapport](#) utviklingen i EU-samarbeidet på dette området og hvilke deler av dette Norge deltar i.

[EUs program for sikker satellittbasert kommunikasjon Secure Connectivity](#) er EUs program for sikker satellittbasert kommunikasjon 2023-2027. Norge har lenge ønsket tilknytning til programmet, og spørsmålet var også på dagsorden i europautvalgets møte 28. november 2024. For nærmere bakgrunnsinformasjon om programmet, forholdet til EØS-avtalen og Norges ønske om tilknytning, viser vi til [informasjonspakken til møtet i november](#).

Under møtet 28. november [uttalte utenriksministeren](#) at det var lite nytt å meddele, ettersom «*Kommisjonen på EU-siden venter på forhandlingsmandat. Vi har imidlertid grunn til å tro at det vil foreligge snart, og vi gjør våre forberedelser med utgangspunkt i det, nettopp for ikke å miste tid*». Han viste også til at regjeringens mål er å «*kunne presentere et samlet avtaleverk for norsk deltakelse i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2025*».

Kommisjonen fikk [forhandlingsmandat ved Rådets vedtak \(EU\) 2024/3226 av 16. desember 2024](#). Mandatet gjelder både forhandlinger om tilknytning til Secure Connectivity, og til [GOVSATCOM](#), en komponent i EUs romprogram som er nært knyttet til Secure Connectivity. Norge er allerede med i romprogrammet, men deltakelse i GOVSATCOM krever særskilt avtale. I

mandatet viser Rådet til at både GOVSATCOM-forordningen og Secure Connectivity-forordningen åpner for at EØS-EFTA-landene kan delta i programmene, forutsatt at de inngår en avtale med EU under [artikkel 218 i Traktaten om den europeiske unions virkemåte](#). Rådet viser videre til det langvarige samarbeidet med Norge i romrelaterte spørsmål, til at Norge allerede deltar i romprogrammet, og allerede har en avtale med EU om utveksling av gradert informasjon. Det fremgår at Kommisjonen skal forhandle i tråd med retningslinjer gitt av Rådet, som skal utgjøre et tillegg til vedtaket, men som ikke er inntatt i den publiserte versjonen.

## Rettsaker:

Neste møte i EØS-komiteen finner sted 7. februar 2025. Liste med omtale av rettsaker som EØS-komiteen vil kunne fatte beslutninger om på det møtet ble oversendt Europautvalget 23. januar. Listen består av 65 rettsaker. Ingen av rettsaktene tilhører denne gangen gruppe 1, som krever at det tas forbehold om Stortingets samtykke etter EØS-avtalens artikkel 103. Alle rettsaktene tilhører gruppe 2, det vil si at de ikke anses å gripe vesentlig inn i norsk handlefrihet eller å ha konsekvenser for norsk lovgivning. Disse rettsaktene krever eventuelt forskriftsendring, ikke lovendring. Vi omtaler noen av rettsaktene på samferdselsområdet nedenfor. For utfyllende informasjon vises det til listen med rettsaker fra 23 januar.

*Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/413 av 11. mars 2015 om å lette utveksling over landegrensene av opplysninger om trafikk sikkerhetsrelaterte overtredelser*

Fra departementets [EØS-notat](#): Direktivet gjelder utveksling av opplysninger i kjøretøyregistre for å identifisere eier/innhaver av kjøretøy som har vært innblandet i trafikk overtredelser i andre medlemsstater enn der kjøretøyet er registrert. Arbeidet med innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen har av flere grunner vært tidkrevende, blant annet fordi det tidligere var uenighet knyttet til direktivets EØS-relevans. Direktivet er nå hjemlet i TEUF art. 91 (1) c om «tiltak for å bedre transportsikkerheten», som er innenfor EØS-avtalens virkeområde. Det er enighet om en tilpasningstekst i EØS-komitébeslutningen om innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen:

- ✓ For det første er det presisert at henvisningen til prosedyrene for informasjonsutveksling i direktivets artikkel 4 som legger til grunn bruk av «EUCARIS» og viser til Rådsbeslutning 2008/616/JHA, skal forstås som en referanse til prosedyrene som er gjort gjeldende i artikkel 1 i avtale mellom EU og Norge og Island om bruk av EUCARIS innenfor justis- og politisamarbeidet. Tilpasningsteksten er tatt med fordi den aktuelle rådsbeslutningen er hjemlet i TFEU kapittel V (justis/politisamarbeid) som ikke er en del av EØS-avtalen. Særlig Island har vært opptatt av at vi får tilpasninger som ikke utvider virkeområdet for EØS-avtalen utover de avtaler som foreligger.
- ✓ For det andre gis EFTA-statene en utsatt frist for gjennomføring på seks måneder fra direktivet tas inn i EØS-avtalen. Direktiv (EU) 2024/3237 om endringer i CBE-direktivet ble vedtatt i desember 2024, og publisert i EUs «Official Journal» i 30. desember 2024.

EØS-notatet gir også en grundig vurdering av rettslige, økonomiske og administrative konsekvenser, men konkluderer med at «*Det tas ikke forbehold om Stortingets samtykke til innlemmelsen etter EØS-avtalen artikkel 103. Direktivet antas å kunne gjennomføres ved forskrift.*»

Det kan for øvrig opplyses om at rettsakten er en av de utestående sakene (i etterslepet) som har vært kommentert særskilt av Kommisjonen på EØS-rådsmøtet 25. november 2024 (jf. omtale i [EU/EØS-nytt 29. november 2024](#)), og som man ønsket en snarlig løsning på.

*Delegert kommisjonsforordning (EU) 2020/203 av 28. november 2019 om klassifisering av kjøretøyer, forpliktelser for brukere av den europeiske elektroniske bompengetjenesten, krav til interoperabilitetskomponenter og minstekriterier for valg av meldte organer*

Sammenheng av innhold: EETS-regelverket skal legge til rette for at elektroniske betalingssystemer på veg skal kunne kommunisere med hverandre (interoperabilitet). Regelverket bygger opp under en visjon om at trafikanten skal kunne kjøre gjennom betalingssystemer i hele Europa med én avtale, bompengebrikke og faktura, ved at innkrevingen håndteres av en utsteder som er godkjent som EETS-utsteder. Dette kalles en europeisk elektronisk betalingstjeneste (*EETS: European Electronic Toll Service*). Forslaget til revidert EETS-regelverk er et av mange regelverksinitiativ i del 1 av Kommisjonens Mobilitetspakke. Pakken favner bredt, og omfatter i tillegg til revisjonen av EETS-regelverket bl.a. revisjon av Eurovignettdirektivet.

Tilpassingstekst: Departementet skriver i sitt [EØS-notat](#) at «arbeidet med innlemmelse av EETS-direktivet i EØS-avtalen har tatt tid. Det skyldes behovet for å enes om en tilpassingstekst (sic) i EØS-komitebeslutningen om innlemmelse av direktivet, både med Island, Liechtenstein og Kommisjonen. Det er nå oppnådd enighet om en slik tekst, der det presiseres at prosedyrene for informasjonsutveksling i direktivets artikkel 23, som legger til grunn EUCARIS og som viser til Rådsbeslutning 2008/616/JHAs krav til datasikkerhet og tekniske forhold for datautvekslingen, skal forstås som en referanse til prosedyrene i avtale mellom EU og Norge og Island om bruk av EUCARIS innenfor justis- og politisamarbeidet. Tilpassingsteksten (sic) er tatt med fordi den aktuelle rådsbeslutningen er hjemlet i TFEU kapittel V (justis/politisamarbeid), som ikke er del av EØS-avtalen. I lys av den oppnådde enigheten forventes direktivet innlemmet i EØS-avtalen på EØS-komiteens møte 7. februar 2025. (...) Direktivet vil først tre i kraft i EFTA/EØS-området når Liechtenstein har løftet sitt parlamentsforbehold (såkalt artikkel 103-forbehold). Liechtenstein har informert om at de ikke ser for seg å kunne løfte dette forbeholdet før innen utgangen av år 2025. Forbeholdet er blitt tatt opp bilateralt mellom Liechtenstein og Norge og transportministeren i Liechtenstein har forsikret om at man vil gjøre sitt ytterste derfra for å sikre en rettidig innlemmelse og anvendelse av direktivet så snart det er tatt inn i EØS-avtalen.»