



Samferdselsnytt

Uke 1-2, 2022

Nyhetsbrev fra samferdselsråden ved Norges delegasjon til EU

EU. Samferdselssaker og -møter uke 1-2 og fremover

- Det franske formannskapets transportprioriteringer.
- Årets første møter i Europaparlamentets Transportkomite og Miljøkomite 13. januar. Meningsutveksling med visepresident Timmermans, avstemming på revidert Eurovignette-direktiv og diskusjon på reviderte CO2-standarder sentrale saker.
- Kommentarer på Mobilitetspakke 4 / TEN-T forordningen.
- Dialog mellom Europaparlamentet og Kommisjonen på revisjon av slotsforordningen.

Franske prioriteringer

Det franske [formannskapsprogrammet](#) og [trioprogrammet](#) (for de tre formannskapslandene Frankrike, Tsjekia og Sverige de neste 18 månedene) er lagt ut på det franske formannskapets [hjemmeside](#).

I det franske programmet fremheves en grønnere transportsektor som avgjørende for klimanøytralitet i EU innen 2050. Frankrike vil derfor prioritere den videre behandlingen av transportforslagene i den såkalte «Klar for 55»-lovpakken. For å styrke transportsektoren som sådan fremheves også innovasjon og fokus på sosiale forholdene (spesielt på luftfart og skipsfart) i programmet. Frankrike vil også starte rådsbehandlingen av forslagene i «Mobilitetspakke 4», se omtale i «[EU. Samferdselssaker og -møter uke 50-51 ...](#)», samt fortsette trilogforhandlingene med Europaparlamentet om nytt regelverk om gjennomføring av det felleseuropeiske luftrom (SES 2+).

Transportomtalen i trioprogrammet er så kort at det tas inn i sin helhet: «... Moreover, the three Presidencies reaffirm their commitment to develop sustainable, safe, smart and digital transport, shift to zero and low-emission mobility, and make transport systems more sustainable, smart and resilient. This will contribute to the proper functioning of the internal market and ensure attractive working conditions for workers in the sector. Improving transport connectivity in Europe remains also a priority».

Nedenfor under «Rådet» følger en oversikt over transportmøter som Frankrike arrangerer inneværende halvår.

Europaparlamentets Transportkomite og Miljøkomite

Det var møte både i Transportkomiteen (TRAN) og Miljøkomiteen (ENVI) 13. januar 2022.

Sentrale saker i TRAN var meningsutvekslingen med visepresident Timmermans og avstemmingen over Eurovignette-direktivet.

Visepresidenten innledet med å understreke at transportsektoren var sentral for å nå målet om klimanøytralitet, at CO₂-utslippene i sektoren økte og at utslippene måtte ned i tråd med kravene i EUs klimalov. Handling var derfor påkrevd nå, men henvisning til også den store transportomstillingen som allerede pågikk. Han viste her til at det allerede var billigere å kjøre en elbil enn en bil med fossil forbrenningsmotor. Om fem år ville elbiler også være billigere å produsere. Regelverket for utrulling av infrastruktur for alternative drivstoff måtte derfor følge opp denne utviklingen. Han avsluttet sin innledning med å uttrykke behov for et sosialt klimafond. I den påfølgende meningsutvekslingen var det mange som ga støtte til de overordnede ambisjonene i EUs grønne giv og forslagene i «Klar for 55»-lovpakken. Flere vektla imidlertid også utfordringene knyttet til internasjonal konkurransekraft, karbonlekkasje, økte priser på transporttjenester og drivstoff samt sosiale konsekvenser som tap av arbeidsplasser, krevende omstillinger mv. Sosiale forhold er til orientering et punkt som den europeiske arbeidstakerorganisasjonen EFT har fremhevet senest i sin kommentar på Kommisjonens nye mobilitetspakke, se nedenfor «Kommentarer på mobilitetspakke 4».

Visepresidenten erkjente at omstillinger var krevende, men sa det var feil å tro at man ville beholde konkurransekraften uten omstilling. Han viste her også til Kommisjonens forslag om en grensejusteringsmekanisme for å redusere risikoen for såkalt «karbonlekkasje», inkludert at internasjonale partnere som USA nå syntes å være mer positive til slike verktøy. Han avviste også holdninger om å vente til at også andre land ble med. Etter Kommisjonens estimer ville det grønne skiftet skape to millioner ekstra jobber, mens 100-200 000 av dagens jobber gå tapt. Det var selve omstillingen som var det sentrale, dvs. hvordan man evnet å gjennomføre den. Han fremhevet her at det var et paradoks at man i dag hadde et stort behov for yrkessjåfører rundt om i hele i EU, samtidig som opplevde en rekordstor ungdomsledighet. Han viste videre til de store overføringene fra gjenopprettingsfondet og andre kilder for finansiering til nasjonal transportomstilling og -infrastruktur. Samtidig erkjente han at en årsak til «gule vester» – aksjonene var at man hadde undervurdert transportbehovene utenfor de sentrale områdene, der folk hadde få alternativ enn sin egen bil.

I forbindelse med et spørsmål kom det fram at Kommisjonen var i dialog med Frankrike rundt det nye flyforbudet på strekninger som kan nås med jernbane på under 2 ½ time. Visepresidenten understreket at man var opptatt av å begrense kortdistanseflyginger, der man hadde mer bærekraftige transportalternativ. Slike forbud måtte imidlertid rette seg mot hele luftfartsnæringen og «... ikke i praksis kun Ryanair». Han var også av den oppfatning at det var et kunstig skille å kun fokusere på punkt til punkt flyginger. Her viste han til de tre til fire daglige adgangene fra Brussel til Amsterdam. Jernbanen kunne her være et alternativ, ikke minst om jernbaneoperatørene og flyselskapene samarbeidet rundt bagasjehåndtering. Visepresidenten presiserte her forskjellen mellom å begrense flytransport, der det er forelå alternativ og der uten alternativ / i mer perifere områder. Videre satsing på mer bærekraftig luftfart var derfor viktig. I den sammenheng vises det til Transport & Environments (T&E) rapport «Reducing UK Aviation's Climate Impacts» til UKs Jet Zero – strategi, der også Norge er omtalt, se utdrag nedenfor under «Annet». Visepresidenten avsluttet med å si at «Klar for 55»-lovpakken kun ville bli en suksess om alle forslagene ble inkludert. Om et forslag falt, måtte ambisjonene i andre forslag forsterkes, for å nå 55 % - målet i 2030. Innlegget kan sees her.

På **Eurovignette-direktivet** støttet TRAN-komiteen MEP Ferrandinos (S&D, Italia) innstilling om å godkjenne regelverkskompromisset med Rådet, se omtale i «EU. Samferdselssaker og -møter uke 48-49...». Innstillingen ble denne gang vedtatt med 30 stemmer for og 16 imot, mens avstemmingen i juli i fjor viste 28 for og 21 imot. MEP Thalers (EPP, Østerrike) og MEP Deparnay-Grunenbergs 32 endringsforslag ble dermed ikke vedtatt. Kompromisset går nå til EP plenum for endelig avstemming. Avstemmingen der vil trolig finne sted ila. februar. MEP Thaler har varslet omkamp der. TRAN-komiteens pressemelding på avstemmingen kan finnes her.

I Miljøkomiteen (ENVI) presenterte rapportør, MEP Huitema (Renew, Nederland), sitt utkast til posisjon på **forslag til reviderte CO2-standarder for person- og varebiler**. Utkastet inneholder bl.a. forslag om forsterkede mål for år 2025 og 2030 samt et nytt etappemål for år 2027. Utkastet inneholder, på den annen side, ikke forslag om en tidligere endelig utfasingsdato for salg av kjøretøy med fossile forbrenningsmotorer (ift. Kommisjonens forslag om 2035). Utkastet mottok en relativt blandet reaksjon i komiteen. Saksansvarlige for partigruppene S&D og De grønne var mest positive til utkastet, inkludert forslaget om å etablere et nytt etappemål i år 2027. Partigruppene til høyre, som EPP, ECR og ID mente bl.a. at utkastet var for ambisiøst og at det ville få store negative konsekvenser for bilindustrien. Kommisjonen, som også var representert på komitemøtet, understreket også viktigheten av å gi bilprodusentene tilstrekkelig tid til å oppfylle 2030 målet. Kommisjonen gjentok også budskapet fra Mobilitetsstrategien fra i fjor, om at biodrivstoff må allokeres til luftfarten og skipsfarten, der behovet for slikt drivstoff også er stort og der det er færre andre alternativ. Kommisjonen avviste derfor hensyntaken til bruk av biodrivstoff i nytt regelverk. Avstemming i ENVI – komiteen forventes i mai.

Saksansvarlig for Transportkomiteens syn til ENVI, MEP Vitanov (S&D, Bulgaria) har også presentert sitt utkast. I utkastet gis det bl.a. støtte til «... strengthening CO2 emission targets starting from 2025, interim targets from 2027, and more ambitious targets from 2030». Behovet for omstillingstiltak understrekes også her. I den forbindelse foreslås det at

eventuelle gebyr for overskridelse av CO2-grensene skal gå til det foreslåtte Klimafondet og brukes til omstillingstiltak for arbeidstakere.

Saksansvarlig for Industrikomiteens syn til ENVI, MEP Riquet (Renew, Frankrike) har også presentert sitt utkast. I utkastet foreslås det bl.a. at man først i 2027 fastsetter endelig utfasingsdato, da «lawmakers [på dette tidspunktet] will be better able to account for ... uncertainties, technological progress and market developments». I utkastet understrekes det også behov for et fond for å bistå industrien med utdanning og opplæring av arbeidere.

Den europeiske organisasjonen for bilprodusenter (ACEA) presenterte sitt posisjonspapir på forslaget i november 2021. ACEA har imidlertid i lang tid vært klare på at strengere CO2-krav må følges opp med en ambisiøs plan for utrulling av ladestasjoner. Dette gjentas også i posisjonspapiret, se bl.a. følgende utdrag: «The -55% target proposed ... [i 2030] is very challenging and would only be achievable with a huge increase in sales of electrically-chargeable vehicles. Increased market uptake of electric cars, in turn, can simply not happen without a massive ramp-up in the deployment of the charging and refueling infrastructure required». ACEAs estimat er at det er behov for 7 millioner tilgjengelige ladere i 2030, dvs. nesten dobbelt så mange som de 3,9 mill. Kommisjonen legger til grunn. Strengere etappemål, som bl.a. foreslås av ENVI-rapportøren, vil innebære en ytterligere oppjustering av estimatet. ACEAs estimat er i henhold til Politico blitt kritisert av organisasjonen T&E, som mener at det forutsetter at en majoritet vil lade på offentlig tilgjengelige ladestasjoner (og ikke hjemme eller på jobben).

Avslutningsvis vises det her til at Kommisjonen har presentert en høring på kommende CO2-revisjon for tyngre kjøretøy. Høringen kan finnes nedenfor under «Kommisjonen - Høring, konsultasjoner, veikart mv....». Høringsfristen er 14. mars 2022. Kommisjonens lovforslag forventes presentert annen halvdel 2022.

Kommentarer på mobilitetspakke 4

Kommisjonens nye mobilitetspakke, se omtale i «EU. Samferdselssaker og -møter uke 50-51 ...» er blitt kommentert av flere europeiske transportorganisasjoner. Oversikten nedenfor er ment å gi en oversikt over noen av disse kommentarene.

Jernbaneorganisasjonene EIM, CER og UNIFE ønsker i sin felles pressemelding TEN-T revisjonen velkommen. Revisjonen karakteriseres som "...timely and necessary to achieve the European Green Deal's ambitious climate targets, which should ensure modal shift to help attaining a 55% reduction in transport emissions by 2030 and 90% by 2050". Det understrekes i pressemeldingen bl.a. behov for tilstrekkelig finansiering av infrastruktur fremover, inkludert at det foreslåtte klimafondet og klimakvotesystemet hhv. må finansiere lav- og nullutslippstransport og jernbaneprosjekter. EIM ønsker i egen pressemelding også handlingsplan for å fremme grenseoverskridende passasjertransport med jernbane («handlingsplanen») velkommen. EIM uttrykker her bl.a. støtte til Kommisjonens fokus på å slutføre implementeringen av jernbanepakke 4, utrulling av det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS og fjerne «flaskehalsene» på jernbanenettet.

Den internasjonale veitransportorganisasjonen (IRU) informerer i sin [pressemelding](#) om at man støtter TEN-T forordningen. Kommisjonens utpeking av 465 såkalte «urban nodes», med bl.a. tilhørende krav til utrulling av infrastruktur for alternative drivstoff, anses imidlertid som langt fra tilstrekkelig for å kunne utgjøre en stor forskjell. IRU etterlyser også bedre samsvar mellom forslag til revisjon av direktivet for alternative drivstoff og TEN-T forslaget. IRU ønsker også større ambisjoner fra Kommisjonen hva gjelder utbygging av sikre parkeringsplasser, med henvisning til at forslaget «... does not take into account the sense of urgency to improve working conditions for drivers, security and safety of passengers and goods». Vedr. sikre parkeringsplasser vises det til informasjon nedenfor under «Kommisjonen...» om ny høring på EU-standarder for slike parkeringsplasser.

På handlingsplanen mener IRU at forslaget om et momsuntak for jernbanebilletter vil skape ulike konkurransevilkår mellom jernbane- og busstransport. IRU viser her til at: «Long-distance buses have been ranked the best-performing of all modes of travel in terms of CO₂ emissions and general environmental impact per passenger-km under a well-to-wheel approach including by the [German Environment Agency](#)». På forslag til revidert strategi om bymobilitet («strategien»), mener IRU at Kommisjonens krav om å utarbeide bærekraftige mobilitetsplaner i urbane områder vil innebære enda flere fragmenterte trafikkrestriksjoner. IRU foreslår derfor «... the creation of a legally binding framework on a fair process to set new urban vehicle access regulations, where restrictions to commercial traffic will no longer be imposed without providing solutions and alternatives”.

Den europeiske transportarbeidstakerorganisasjonen (ETF) konstaterer i sin [pressemelding](#) at mobilitetspakken vil ha konsekvenser for transportarbeiderne, men at Kommisjonen synes å ha glemt denne dimensjon. «[Council Recommendation towards a fair transition to climate neutrality](#)», som ble presentert samtidig med mobilitetspakken, er etter ETFs syn ikke tilstrekkelig. ETF viser til at dette kun er tilrådninger og ikke bindende regelverk. På handlingsplanen mener ETF at dets fokus på en full og streng gjennomføring av jernbanepakke 4 vil skape: «...a breeding ground for more liberalisation and fragmentation». Dette til tross for at [ETFs anbefalinger og analyse](#) viser at liberaliseringen verken har kommet sektoren eller de ansatte til gode. ETF mener det er en svakhet at Kommisjonen har vurdert dette nærmere. På strategien mener ETF at en effektiv og bærekraftig varetransport i by bare kan oppnås gjennom EU-tiltak som sikrer en rettferdig pris på transport, inkludert regulering og håndheving av lønns- og arbeidsvilkår. Det samme understrekes for personbefordring mot vederlag i bil.

Det europeiske sykkelorganisasjonen (ECF) m.f. [mener](#) mobilitetspakken inneholder de sterkeste sykkelforpliktelser til dags dato og fremhever bl.a. viktigheten av prioritering av aktiv, kollektiv og delt mobilitet, økt fokus på sykkelplanlegging på alle nivåer, bærekraftige mobilitetsplaner.

Slotsregelverket

Kommisjonen foreslo 15. desember 2021 å forlenge covid-19 unntaksregelverket for tidsluker («slots») på lufthavner, se omtale i siste nyhetsbrev «[EU. Samferdselssaker og -møter uke 50-51 ...](#)».

Kommisjonens forslag, som inkluderer et krav om økt utnyttelsesgrad fra 50 % til 64 % for sommersesongen 2022 (ift. normalkravet pre-covid 19 på 80 %), har ledet til reaksjoner.

Lederen av TRAN-komiteen, MEP [Karima Delli](#) (De Grønne, Frankrike) har bl.a. tatt opp med Kommisjonen risikoen for unødvendige flyginger, dvs. flyginger kun for å opprettholde etablerte slotsrettigheter. Den belgiske transportministeren har vært opptatt av det samme. I den sammenheng vises det til bl.a. Lufthansas påstander om at kravet ville innebære 18 000 ekstra flygninger for månedene januar og februar 2022 kun for å opprettholde selskapets slots.

Transportkommissær Välian har i [brev](#) 11. januar 2022 svart MEP Delli. Kommissæren forsvarer her sitt forslag. I brevet vises det bl.a. til at forslaget har bred støtte hos flyselskaper, lufthavner og slotskoordinatorene, at regelverket åpner for begrunnet ikke-bruk av slots og at Lufthansa så langt ikke har dokumentert at slike flyginger skjer utelukkende for å beskytte sine slots. Rådsarbeidsgruppen for transport vil denne uken diskutere forslaget. Det legges til grunn at slotsforslaget også kan komme opp på neste TRAN-møte, der transportkommissæren vil delta.

Kommisjonen



Kommisjonskollegiets tentative agenda fremover:

Merk: Emissions and pollutants package, 5.4.22:

- Regulation on substances that deplete the ozone layer...
- Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses.

Kommisjonens pressemeldinger uke 50-2-:

- [State aid: Commission approves €71.4 million Portuguese measure to further compensate TAP Air Portugal for damages suffered due to coronavirus pandemic, 22.12](#)

Nyheter fra DG MOVE:

- [Women in Rail Award, 13.1](#)
- [European Commission adopts COVID-19 relief measure for rail transport, 22.12](#)

Regelverkskomiteer, uke 3-4:

Ingen møter.

Ekspertgrupper, uke 3-4:

- [High Level Group on Road Safety](#), 18.1
- [Commission expert group on the technical pillar of the 4th Railway Package](#), 27.1

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

- [Reducing carbon emissions – review of emission standards for heavy-duty vehicles](#), frist 14.3 (obs. ny høring)
- [Road transport - EU standards for safe and secure parking areas for trucks](#), frist 10. februar (obs. ny høring)
- [Train drivers – improved EU certification scheme](#), 8.2 (obs. ny høring)
- [Trans-European transport network \(TEN-T\) - revised guidelines](#), 16.3
- [Intelligent transport systems \(review of EU rules\)](#), 16.3
- [Max. dimensions in national/international traffic & weights in international traffic of certain road vehicles in the EU](#), 2.2
- [Fitness check on market access in inland waterway transport](#), 11.3
- [Trans-European transport network \(TEN-T\) - revised guidelines](#), 14.2
- [Intelligent transport systems \(review of EU rules\)](#), 14.2
- [Maritime sector – revising the EU rules on illegal discharges from ships](#), 3.2
- [Multimodal digital mobility services](#), 23.2
- [Measures against transport operators in relation to illegal entry into the territory of the European Union](#), 31.1
- [Bus and coach drivers – EU rules on driving and rest times](#), 15.2

Rådet



Det franske formannskapets hjemmeside:

Det franske formannskapsprogrammet finnes [her](#).

Trilogprogrammet for det franske, tsjekkiske og svenske formannskapet finnes [her](#).

Oversikt over transportmøter under det franske formannskapet:

- [20 Years of the Transport, Health and Environment Pan-European Programme](#), 13.-14.1
- [Aviation Summit](#), 3.-4.2
- [High-Level Meeting on Connected and Autonomous Driving](#), 16.-17.2
- [Informal Meeting of Transport Ministers](#), 21.-22.2
- [Symposium on the Revitalisation of Night Trains](#), 23.2
- [Symposium on the Best Practices in Support of Freight Services](#), 24.2
- [Meeting of Transport Directors](#), 3.5
- [Seminar on Social Legislation Applicable to Road Transport](#), 20.5
- [Transport, Telecommunications and Energy Council \(Transport\)](#), 2.6
- [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) Days](#), 28.-30.6

Rådets pressemeldinger uke 1-2:

- [Declaration by the High Representative on behalf of the European Union on the alignment of certain countries concerning restrictive measures in view of the situation in Belarus](#), 12.1

Møter uke 3:

- **Coreper I, 19.1**

Transportsak

- Amended proposal for a COUNCIL DECISION on the conclusion, on behalf of the European Union, of the Protocol to amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States

Merk forslag til konklusjon: "With a view to preparing for the conclusion of the Protocol, [COREPER] is invited to suggest that the Council, in part 'A' of the agenda of a forthcoming meeting, adopt the Decision."

- **Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks, 17.1**

Sak: Forslag til revisjon av ITS-direktivet.

- **Working Party on Aviation, 18.1**

Sak: Forslag til revisjon av slotsforordningen.

- **Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks, 20.1**

Saker: Forslag til revisjon av TEN-T forordningen.



Europaparlamentet

- **Plenumssesjonen 17.-20.1:**

Ingen transportsaker på agendaen utover debatt og avstemming over resolusjon om beskyttelse av dyr under transport 20.1. Transport av dyr vil også bli et tema for EUs revisjonsrett i år, se nedenfor.

- **Transportkomiteens møte 24.-25.1:**

Agenda: Punkt 1-5 Valg av leder mv.

...

8. Exchange of views with Adina Vălean, Commissioner for transport on the "Winter Package" proposals: The Trans-European Transport Network (TEN-T), Intelligent Transport Systems (ITS), Urban Mobility, Long-distance rail.

10. Amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition.

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

EU-domstolen

Judgment of the Court of Justice in Joined Cases C-177/19 P Allemagne - Ville de Paris and Others v Commission, C-178/19 P Hongrie - Ville de Paris e.a./Commission

EU-domstolen satt til side Rettens tidligere avgjørelse fra 2018 om delvis annullering av Kommisjonens forordning om måling av virkelige utslipp fra kjøretøy.

Brussel, Paris og Madrid utfordret i sin tid Kommisjonens tidligere forordning, som inneholdt såkalte konformitetsfaktorer for måling av virkelige utslipp fra kjøretøy. De nevnte byer mente forordningen, med slike faktorer, i praksis ga bilprodusentene en mulighet til å overskride utslippskravene og at ikke Kommisjonen hadde rett til å vedta dette i lys av det overordnede hjemmelsregelverket. Retten ga byene medhold i dette i 2018. Det er denne avgjørelsen som Kommisjonen anket til EU-domstolen. I EU-domstolens begrunnelse vises det til at byene ikke er direkte berørt av forordningen og byenes krav om at forordningen er ugyldig må derfor avises.

Det vises her til informasjon i nyhetsbrev 9/2021, med informasjon om at: «Kommisjonens forskningscenter nylig en rapport som viser at fremtidens måleutstyr for virkelig EURO-utslipp fra biler («Portable Emissions Measurement Systems» - PEMS) viser at den såkalte «konformitetsfaktoren», som kan karakteriseres som et visst slingsmonn mellom virkelig og målt verdi, kan reduseres fremover. Kommisjonen vil orientere rådsarbeidsgruppen for teknisk harmonisering for motorkjøretøy om rapporten 3. mars. Presentasjonen må sees i sammenheng med den pågående trilogforhandlingen mellom EP og Rådet på forslag til revisjon av forordning 715/2007 om typegodkjenning av motorkjøretøy vedrørende utslipp fra lette kjøretøy mv., der det springende punktet nettopp er denne konformitetsfaktoren, og der, grovt sagt, EP og miljøorganisasjonene står imot EU-land med nasjonal bilproduksjon. Pt. er det ikke satt noen dato for et fjerde trilogmøte.». I skrivende stund er det ikke oppnådd et kompromiss mellom EP og Rådet på revisjon av forordning 715/2007. Hvorvidt revisjonen av forordning 715/2007, som ble presentert i 2019 i lys av Rettens avgjørelse i 2018, nå vil bli trukket av Kommisjonen er ikke avklart. Saken var tema for rådsarbeidsgruppen for teknisk harmonisering 14.1.22.

I Kommisjonens arbeidsprogram for 2022, se ovenfor under «Kommisjonen...», varsles det for øvrig om at Kommisjonen vil presentere forslag til «Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses» 5.4.22.

EUs revisjonsrett

EUs revisjonsretts årsprogram for 2022: Varslede gjennomganger på transportområdet:

Use of hydrogen in transport

Audit to assess the effectiveness of the Commission's strategy in promoting the EU's hydrogen infrastructure for transport, and the efficiency of EU support for the development and timely provision of hydrogen infrastructure for transport in the Member States.

Intermodal freight transport

Audit to assess whether EU-funded projects have been effective in stimulating sustainable multimodal freight transport

Animal transport

Audit to examine the impact of EU rules on the transport of live animals.

Biofuels

Audit to assess EU support for the deployment of sustainable biofuels, in terms of whether it has led to the exploitation of sustainable sources and made a significant difference to their uptake.

Car CO2 emissions and big data

Audit to assess whether car emissions reporting is reliable and allows correct and timely collection of related fines, as well as assessing the impact of flexibility offered to manufacturers and the gap between lab and real-world emissions thanks to big data.

Annet

- **Transport & Environments rapport: “Reducing UK Aviation’s Climate Impacts”, 10.1.22**

Merk Norge omtalt to ganger her, se s. 17: “Norway’s (state-owned) airport operator has plans to ensure that all domestic flights in the country are electric from 2040” og s. 20: “SAF policy is evolving rapidly in other jurisdictions . Indeed, SAF mandates are in place in both Norway and Sweden, and were being actively considered in Spain, Germany, France, the Netherlands, Denmark and Finland”.

Med vennlig hilsen,
Carsten Horn-Hanssen



Carsten Horn-Hanssen

Samferdselsråd / Counsellor for Transport and Communications

Norges delegasjon til EU – Mission of Norway to the EU

Mobile: +32 (0)494 538 851

Office: +32 (0)2 238 7444

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