



Samferdselsnytt Uke 44 - 45

Nyhetsbrev fra samferdselsråden ved Norges delegasjon til EU

15.11 2022 / [Åpne nyhetsbrevet i nettleseren](#) / [Avmeld](#)

Euro 7

Europakommisjonen publiserte 10 november **forslag** til forordning med nye standarder for utslipp fra kjøretøy - omtalt som Euro 7. De foreslåtte Euro 7 standardene vil komme i tillegg til nytt regelverk om CO₂-utslipp fra person- og varebiler, som det nylig ble etablert **politisk enighet** om, og de ventede reglene om CO₂-standarder for busser og tunge kjøretøy.

Formålet med forslaget er todelt. Det skal 1) legge til rette for et velfungerende indre marked og 2) ivareta helse og miljø ved å redusere luftforurensingen. Virkemidlene for å oppnå disse målene er å forenkle regelverket, oppdatere utslippskravene og forbedre kontrollen.

Forslaget gjelder både lette og tunge kjøretøy uavhengig av hvilket drivstoff kjøretøyene benytter. Det omfatter også el-biler.

I tillegg til utslipp fra eksos, gjelder forslaget utslipp av mikropartikler fra bremses og dekk. Det foreslås å sette utslippsgrenser for enkelte stoffer som ikke omfattes av dagens regler. Det settes også krav til levetiden til batterier for person- og varebiler.

Utslippskravene for alle person og varebiler – uavhengig av hvilket drivstoff de benytter - settes til de strengeste standardene som gjelder for slike kjøretøy i dag. For busser og tunge kjøretøy skjerpes utslippskravene.

Perioden det skal kontrolleres at person- og varebiler oppfyller utslippskravene doubles til 10 år og 200 000 kilometer. Det stilles nye krav til kontroll av utslipp, og kjøretøy må ha utstyr om bord som måler utslippene.

Forslaget tar sikte på at de nye reglene skal tre i kraft for person- og varebiler 1. juli 2025 og for tyngre kjøretøy 1. juli 2027. For små produsenter av kjøretøy vil ikke reglene tre i kraft før i 2030. Hva som er små produsenter er definert i artikkel 3 (47). For personbiler (kategori M1) er grensen for en liten produsent satt til 10 000 registrerte kjøretøy hvert år og for varebiler (kategori N1) 20 000 registrerte kjøretøy hvert år. Det vil være behov for utfyllende regelverk.

Handlingsplan for militær mobilitet 2.0

Den 10. november la Europakommisjonen fram sin nye **handlingsplan for militær mobilitet**. Målet er å legge til rette for rask, effektiv og uhindret forflytning av potensielt store styrker – både

om forsvarsanskaffelser som del av denne pakken. Dette forslaget er utsatt.

EUs første handlingsplan for militær mobilitet ble presentert i 2018. Den nye planen gjelder perioden 2022 til 2026, og utgjør rammeverket for tiltakene som Kommisjonen mener bør gjennomføres denne perioden. Den skisserer tiltak som bør gjennomføres på europeisk nivå, men begrenser seg ikke til dette. Kommisjonen peker også opp tiltak statene oppfordres til å gjennomføre.

Handlingsplanen inneholder tiltak for å:

- Forbedre kapasiten til å håndtere den vekten, størrelsen og mengden last og personell militære forflytninger kan kreve
- Øke kapasiteten i forsyningskjedene for drivstoff
- Forenkle og harmonisere, inkludert å digitalisere, administrative prosedyrer for militære transportere
- Utvikle transportflykapasitet for militære formål
- Forbedre transportsektorens motstandsdyktighet mot cyberangrep og hybride trusler
- Forbedre transportsystemenes motstandsdyktighet mot konsekvensene av klimaendringene og bedre energisikkerheten

Handlingsplanen framhever at sivil infrastruktur må tilpasses slik at den også kan tjene militære formål. Arbeidet med nye retningslinjer for Det transeuropeiske nettverket for transport (TEN T) er av betydning i denne sammenhengen og militær mobilitet er et særskilt hensyn i arbeidet med TEN T.

Handlingsplanen har en partnerskapsdimensjon og vektlegger samarbeid med en rekke partnere. Planen er utformet i dialog med NATO. Samarbeidet i PESCO (Permanent Structured Cooperation) om militær mobilitet hvor blant andre Norge, Canada, USA og Storbritannia deltar nevnes. Det samme gjør samarbeidet med Ukraina og Moldova blant annet i «Solidarity lanes».

Finansiering av «Solidarity lanes»

Europakommisjonen **annonserte** 11. november at den vil bruke 250 millioner Euro til å utvikle «Solidarity lanes». I første omgang vil man støtte forbedringer som kan gjennomføres raskt - knyttet til transportmateriell, grensestasjoner og adkomsten til dem. På mellomlang sikt vil fokus være nødvendige forbedring av infrastrukturen som er nødvendig for å øke kapasiteten i «Solidarity lanes».

I tillegg til midlene EU vil bevilge, samarbeider Europakommisjonen med internasjonale finansinstitusjoner for å skaffe finansiering til prosjekter i forbindelse med «Solidarity lanes». «The European Bank for Reconstruction and Development» (ERDB) planlegger å finansiere prosjekter som støtter «Solidarity lanes»-formål med inntil 300 millioner fram til utløpet av 2023. En betydelig del av dette vil kunne benyttes til oppgradering av vei og bane. Verdensbanken forbereder finansiering av reparasjoner av vei og bane som er skadet som følge av krigføringen i Ukraina med 100 millioner USD i 2023.

Europaparlamentet godkjente veitransportavtalene med Ukraina og Moldova

EU bistår Ukraina med transport gjennom flere virkemidler etter Russlands angrep på Ukraina. Et av virkemidlene er EUs nye veitransportavtaler med Ukraina og Moldova. Avtalene forenkler reguleringen av veitransport. De innebærer blant annet at Ukrainske førerkort godkjennes i EU. Avtalene er midlertidige og har trådt i kraft, selv om de ikke er formelt godkjent. Europaparlamentet godkjente avtalene 10. november. Det siste steget i godkjenningsprosedyren er at rådet godkjenner avtalene.

Kommisjonskollegiets tentative **agenda** framover:

13.12: Security package ... Obligation of carriers to communicate advance passenger information (API)

Kommisjonens pressemeldinger

Joint Declaration - 1 billion euro mobilised for Solidarity Lanes to increase global food security and provide a lifeline for Ukraine's economy

State aid: **Commission approves €500 million Italian scheme to improve environmental performance of vessels**
Press conference on the Security and Defence Package

Questions and Answers: **The EU Policy on Cyber Defence**

Cyber Defence: EU boosts action against cyber threats

State aid: **Commission approves €180 million Czech scheme to support rail and urban transport operators using electric traction**

Military Mobility: EU proposes actions to allow armed forces to move faster and better across borders

Commission proposes new Euro 7 standards to reduce pollutant emissions from vehicles and improve air quality

Questions and Answers: **Commission proposal on the new Euro 7 standards**

Questions and Answers: **New Action Plan on Military Mobility**

European Green Deal: EU reaches agreement on national emission reductions from transport, buildings, waste and agriculture

Readout of phone call between President von der Leyen and President Zelenskyy

Global Gateway: EU, Cameroon and Nigeria inaugurate international Cross River Bridge to boost connectivity and socio-economic integration

Commission invests €3 billion in innovative clean tech projects to deliver on REPowerEU and accelerate Europe's energy independence from Russian fossil fuels

Nyheter fra DG Move

Military Mobility: EU proposes actions to allow armed forces to move faster and

EU side events at COP27 – Sustainable Transport

Continuously open call for applications for the selection of members of the expert group 'Single European Railway Area Forum'

Regelverkskomiteer innen DG Moves ansvarsområde

Avholdte møter

10. – 11.11: Air Safety Committee

Kommende møter

15.11: **Meeting of European ITS Committee - (EIC)**

16.11: **83rd Single Sky Committee**

22.11: **112th Aviation Security Committee**

«Have your say» - Europakommisjonens høringer og konsultasjoner

Nye

European vehicle emissions standards – Euro 7 for cars, vans, lorries and buses, first 10. januar

Rail interoperability – EU harmonised train operations and traffic management, first 9. desember

Transport data – creating a common European mobility data space (communication), first 7. desember

European register for road undertakings (ERRU) – amendment, frist 7. desember

Åpne konsultasjoner

Civil aviation – adapting EU law to new aircraft noise rules, frist 14. november

Allocation of EU airport slots – review of rules, frist 21. november

River information services – revision of EU rules, frist 22. november

Travel - better protection for passengers and their rights, frist 7. desember

Sentrale møter under det tsjekkiske formannskapet

5.12: [Transport, Telecommunications and Energy Council \(Transport\)](#),

8.12: [EU Road Safety Results Conference](#)

[Det tsjekkiske formannskapets hjemmeside](#)

[Rådets pressemeldinger](#)

[Council presidency and European Parliament provisionally agree not to accept Russian travel documents issued in Ukraine and Georgia](#)

[‘Fit for 55’: EU strengthens emission reduction targets for member states](#)

Møter i rådets arbeidsgrupper

8.11: [Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks](#)

9.11: [Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks](#)

10.11: [Working Party on Aviation](#)

11.11: [Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks](#)

Europaparlamentet

Plenum

Europaparlamentet godkjente veitransportavtalene med Ukraina og Moldova 10. november, se omtalen over.

TRAN – Komiteen for Transport og Turisme

TRAN har møter og 28.- 29. 11 og 8.12. Agenda for disse møtene er ikke fastsatt enda.

Domstolen

Domstolen avsa **dom i sak C-873/19** 8. november. Saken gjelder typegodkjenning av kjøretøy – EURO 5 og EURO 6 . Den reiste også spørsmål om rettslig interesse for miljøorganisasjoner etter Aarhuskonvensjonen artikkel 9 (Konvensjon om tilgang til miljøinformasjon, allmenn deltakelse i beslutningsprosesser og tilgang til rettsmidler i saker vedrørende miljø).

Forordning 715/2007 artikkel 5 (2) fastsetter at:

«1. Produsenten skal utstyre kjøretøyer slik at de deler som med sannsynlighet påvirker

2. Bruken av manipulasjonsinnretninger som reduserer utslippskontrollsystemers effektivitet, skal være forbudt.

Forbudet får ikke anvendelse når

a) innretningen er nødvendig for å beskytte motoren mot skade eller ulykke samt for at kjøretøyet skal kunne fungere på en sikker måte. (...)»

En bilprodusent, Volkswagen, benytter for noen modeller et system for reduksjon av NOx utslipp som må være i drift for å oppfylle utslippskravene. Programvaren som styrer dette systemet var utformet slik at det i praksis bare var i full drift når bilen ble benyttet i temperaturer over 15 grader. Dette systemet hadde blitt typegodkjent av en tysk godkjenningmyndighet. En tysk miljøorganisasjon hevdet at typegodkjenningen var uriktig og brakte saken inn for en tysk domstol som ba om en prejudisiell avgjørelse fra EU-domstolen.

Miljøorganisasjonen hevdet at programvaren var en «manipulasjonsinnretning» som ikke oppfylte kravene for unntak i artikkel 5 (2) a). Domstolen uttalte at:

«Artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning kun kan være begrundet i henhold til denne bestemmelse på den betingelse, at det godtgøres, at denne anordning er strengt nødvendig for at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som er forårsaget af et funksionssvigt i en del af udstødningsrecirkulationssystemet af en så alvorlig karakter, at denne risiko i forbindelse med kørsel med køretøjet, der er udstyret med den nævnte anordning, medfører en konkret fare. Desuden er en manipulationsanordning kun »nødvendig« som omhandlet i denne bestemmelse, når der på tidspunktet for EF-typegodkendelsen af denne anordning eller det køretøj, der er udstyret med denne, ikke findes en anden teknisk løsning, der gør det muligt at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som i forbindelse med kørsel af køretøjet medfører en konkret fare.»

Domstolen uttale seg også om forståelsen av Aarhuskonvensjonen artikkel 9. Aarhuskonvensjonen fastsetter i artikkel 9 blant annet at «medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, har adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private persons og offentlige myndigheders handlinger og undladelser, der er i strid med de bestemmelser i national ret, der vedrører miljøet».

Spørsmålet var i korte trekk om nasjonal lovgivning kan begrense anvendelsen av denne retten slik at miljøorganisasjonen ikke kunne angripe det aktuelle vedtaket fordi den ikke var direkte berørt av det. Domstolen drøftet statenes skjønnsmargin i gjennomføring av konvensjonen, betydningen av den Europeiske unions charter om grunnleggende rettigheter artikkel 47 med mer og konkluderte (avsnitt 77) at:

«Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, sammenholdt med chartrets artikel 47, stk. 1, skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for, at en miljøbeskyttelsesforening med partsevne i henhold til national lovgivning ikke for en national ret kan anfægte en administrativ afgørelse om tildeling eller ændring af en EF-typegodkendelse, der kan være i

ESA

Climate Change: ESA takes stock of progress made by Iceland and Norway towards 2030 goals

Skrevet av **Jørn Petter Kvamme**, spesialutsending for samferdsel

Tidligere utgaver av Samferdselsnytt

Ønsker du flere nyheter om Norges samarbeid med EU?

Abonnér på EU-delegasjonens nyhetsbrev. [Klikk her](#).

[Twitter](#)[Facebook](#)[YouTube](#)[Flickr](#)[Instagram](#)

Avsender: [Norges delegasjon til EU](#)

Spørsmål om nyhetsbrevet? [Kontakt oss](#)

Ønsker du å abonnere på nyhetsbrevet? [Klikk her](#)

Du har tidligere registrert deg som abonnent av EU-delegasjonens nyhetsbrev. Navn og epost lagres og brukes utelukkende for dette formålet. Dersom du ikke lenger ønsker å abonnere på nyhetsbrevet kan du [klikke her](#).

[Subscribe](#)

[Past Issues](#)

[Translate ▼](#)

[View this article in Chinese](#)