



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Europautredningen  
Senter for Europarett, Pb 6706, St. Olavs Plass

0130 OSLO

Deres ref

Vår ref  
09/784- IK

Dato  
05.09.2011

**Europautredningen - innspill fra Samferdselsdepartementet**

Samferdselsdepartementet har med interesse merket seg den pågående Europautredningen. Det EU som Norge må forholde seg til i dag er et helt annet enn da EØS-avtalen ble inngått i 1994. På møtet i departementets EØS-forum 6. april orienterte sekretariatsleder Ulf Sverdrup om utvalgets arbeid med å foreta en gjennomgang av EØS-avtalen og ferdigstille en rapport i løpet av høsten 2011. Departementet ble oppfordret til å komme med innspill til utvalget om erfaringer med EØS-avtalen på samferdselsområdet. Slik vi har forstått det vil samferdsel ikke bli et eget kapittel i rapporten, men vil bli omtalt som politikkområde.

Departementet innehar mye kunnskap og kompetanse som vi mener kan være nyttig å dele med utvalget, for å få et mest mulig realistisk/nyansert bilde av samferdselssektoren i rapporten. Innspillet nedenfor gir ikke et fullstendig bilde av EØS-arbeidet på samferdselsområdet men vi ønsker å trekke frem enkelte utviklingstrekk i EU/EØS-samarbeidet som er aktuelle på samferdselsområdet. Innspillet går ikke inn på enkeltsaker.

**Fremveksten av EU-byråer**

Et utviklingstrekk som gjør seg gjeldende på samferdselsområdet er at EU har opprettet byråer på ulike fagområder for å avlaste Kommisjonen i regelverksutvikling og implementering. Samferdselsdepartementet har 3 EU-byråer under sitt ansvarsområde; EASA (luftfartsbyrået), ERA (jernbanebyrået), ENISA (nettsikkerhetsbyrået). I tillegg kommer det nyopprettede BEREK, den europeiske ekomregulatøren, men som ikke er et EU-byrå i tradisjonell forstand.

Gjennom byråene utvikles mye sektorregelverk, særlig på luftfarts- og jernbaneområdet. Departementet opplever vår deltakelse i byråene som positivt. Det er få problemer knyttet til deltakelsen og erfaringen er at vår stemme blir hørt, selv om vi ikke har stemmerett, dvs. at vi når frem med gode faglige argumenter. Når det gjelder deltakelsen i byråenes styre og komiteer/grupper spiller våre underliggende etater/tilsyn en viktig rolle. Det er imidlertid en utfordring for tilsynene/etatene når det gjelder ressurser og kapasitet, knyttet til i hvilken grad de skal prioritere deltakelse i byråenes mange komiteer/grupper.

**Europaparlamentets økte innflytelse**

Parlamentets økende innflytelse på EUs lovgivningsprosess skaper både muligheter og

utfordringer for Norge som EØS-land. Departementet opplever at det er en kapasitetsmessig utfordring å også forholde seg til Parlamentet, i tillegg til Kommisjonen og Rådet. Vi har ikke den samme formelle tilknytningen til Parlamentet via EØS-avtalen som vi har til Kommisjonen. Det er særlig en kapasitetsmessig utfordring å holde oversikt over og sette seg inn i alle endringsforslag som utarbeides når regelverksforslag er til behandling i Parlamentet. På den andre siden er vår erfaring at Parlamentet er interessert i og mottakelige for gode faglige innspill – uavhengig om disse kommer fra et EØS-land eller et medlemsland. Dette gjelder særlig dersom det fremmes konkrete endringsforslag til artikler i regelverket som er til behandling.

En annen utfordring er utviklingen i retning av at flere viktige saker avgjøres i såkalte trilogforhandlinger mellom Parlamentet, Rådet og Kommisjonen, når Parlamentet og Rådet ikke klarer å komme til enighet. Trilogforhandlingene er en lukket prosess for Norge som EØS-land, og det er vanskelig å få tilgang til informasjon, og enda vanskeligere å påvirke utfallet. Når beslutningsprosessen har nådd dette stadiet skjer beslutninger ofte raskt og i form av kompromisser mellom medlemsstatene.

### **Bortfall av søylestrukturen**

Lisboa-traktaten innebærer at den tidligere søylestrukturen bortfaller. Det skaper forutsetninger for en mer helhetlig og sektorovergripende politikk fra EUs side. Samtidig medfører utviklingen utfordringer knyttet til redusert parallellitet mellom EF-traktaten og EØS-avtalen. Departementet opplever dette i praksis i form av at vi i økende grad må gjennomgå EUs regelverk artikkel for artikkel for å avklare hva som er EØS-relevant eller ikke, da bestemmelser om straff/administrative reaksjoner og skatt/avgift mv. i utgangspunktet ikke er EØS-relevant. Dette er en ressurs- og tidkrevende prosess, og krever også behov for økt EØS-rettslig kompetanse.

### **Mer komitologiregelverk og medvirkning på regelverksprosessen**

Et annet utviklingstrekk som innebærer både muligheter og utfordringer er stadig flere komitologikomiteer og endrede komitologiprosedyrer. Departementet opplever at vi på samferdselsområdet i dag stort sett har adgang til alle komitologikomiteer der vi ønsker å delta. Imidlertid er den posisjon Norge som EØS-land har i komiteene varierende. I noen komiteer behandles norske eksperter på lik linje med EU-representantene, bortsett fra at vi ikke får delta ved avstemninger. I andre komiteer har ikke Norge talerett og det kan være vanskelig å få tilgang til alle sakspapirer. Norsk posisjon oppleves i enkelte tilfeller som noe tilfeldig, og kan ha sammenheng med i hvilken grad komiteleder har kjennskap til EØS-avtalen. Dessverre er kjennskap til EØS-avtalen og hva denne innebærer generelt synkende i EU-systemet. Imidlertid opplever vi også at i de komiteene der vi har talerett, så blir godt begrunnede faglige norske synspunkter hørt.

Generelt gir deltakelse i komitologikomiteene oss en god mulighet til å medvirke til EUs utvikling av utfyllende regelverk på et tidlig stadium. Det er dermed viktig at EUs nye komitologiprosedyrer, som følge av Lisboa-traktaten, ikke gjør at Norge og EØS-landene kommer dårligere ut med tanke på deltakelse i komiteene. Vi opplever også at vi ikke automatisk får tilgang til nye komiteer, men selv må ta initiativ til å anmode om deltakelse.

Videre er det positivt at norske eksperter på samferdselsområdet (både fra departementet og våre underliggende etater/tilsyn) også får delta i flere undergrupper til komitologikomiteene, på lik linje med eksperter fra andre medlemsland. Utfordringene her relaterer seg særlig til behov for mer ressurser, da vi er nødt til å prioritere stengt hvilke grupper vi har kapasitet til å delta i.

Departementet er for øvrig generelt opptatt av at en forutsetning for effektiv medvirkning er å komme med innspill så tidlig som mulig i regelverksutviklingen, selv om dette kan innebære en kapasitetsutfordring. Det er i denne fasen vi har størst mulighet til å påvirke. Dersom vi gjør en god jobb her vil det i mindre grad være behov for å be EU-siden om tilpasninger når regelverket er vedtatt. Vi opplever det som svært krevende å få substansielle tilpasninger til særnorske forhold når rettsakter er vedtatt i EU.

Avslutningsvis ønsker departementet å trekke frem et utviklingstrekk på kjøretøyområdet, knyttet til den økende koordineringen mellom EU og FNs økonomiske komité UNECE. EUs kjøretøystrategi CAR-21 (2007) bidro til økt fokus på regelverksforenkling og – harmonisering mellom EU og UNECE på kjøretøysområdet. Dette har fordeler for Norge som EØS-land og den norske næringen. EUs engasjement i UNECE skaper imidlertid også noen utfordringer, bla. i forhold til "hvilket spor" man fra norsk side skal følge, siden Norge folkerettslig har gitt tilslutning til UNECE-regelverket og samtidig opplever at EUs regelverk ikke er fullt harmoniserer med UNECE-regelverket. Av hensyn til EØS-avtalen følges sistnevnte spor. Dette er naturlig, da ulikhetene ofte er begrunnet ut ifra hensynet til sikkerhet og miljø. EUs økende engasjement i UNECE-arbeidet, inkludert EUs koordinerende rolle overfor sine medlemsland vedrørende å finne felles EU-posisjoner, reduserer norske muligheter for å finne alliansepartnere i saker/temaer som er viktige for oss. En særskilt problemstilling har vært om man fra norsk side skal søke innpass i EUs koordineringsmøter før selve UNECE-møtene, med den konsekvens at man da binder seg til EUs standpunkt under selve UNECE-møtene. Til nå har man fra norsk side ikke ønsket dette.

Med hilsen

  
Kjell Rosanoff e.f.

  
Ingeborg Kjærnli

**Kopi til:**

Utenriksdepartementet

