

Vedlegg 3

TEN-T og annet viktig internasjonal regelverk

I dette vedlegget omtales både TEN-T og en del annet regelverk som viktige organisasjoner, som for eksempel IMO og ICAO, står bak.

TEN-T

EU vedtok i desember 2013 reviderte TEN-T retningslinjer som skal sikre en revitalisering av det transeuropeiske transportnett i tråd med EUs Hvitbok om transport fra 2011. Forordning 2013/1315 forventes innlemmet i EØS-avtalen i løpet av 2014. I tilknytning til de nye TEN-T retningslinjene ble det også etablert et nytt finansieringsinstrument kalt «Connecting Europe Facility» (CEF) med et budsjett på 33,2 mrd. euro for perioden 2014-2020, hvorav 26,3 mrd. euro vil bli avsatt til transportformål. Finansieringsordningene knyttet til TEN-T er imidlertid ikke del av EØS-avtalen og det er besluttet at Norge ikke skal delta i transportdelen av CEF.

Hovedformålet med de nye retningslinjene er å legge til rette for utviklingen av et effektivt og sammenhengende europeisk transportnett. EUs finansieringsmidler skal brukes på prosjektene med størst felles nettverksnytte. Det slås fast at den infrastruktur som i dag inngår i TEN-T er svært fragmentert og med ulik kvalitet og standard.

Det er identifisert fem hovedproblemer i det transeuropeiske nettet:

- Manglende sammenheng, særlig på grenseoverskridende strekninger
- Store forskjeller mellom landene mht. standard på infrastruktur og tilgang til nettet
- Mangel på samspill mellom transportformene, dvs. ikke tilrettelagt for multimodalitet
- Ikke tilrettelagt for å bidra til målet om 60 prosent reduksjon i klimagassutslippene fra transport innen 2050
- Ulike nasjonale krav og regelverk hindrer interoperabilitet

Jernbane

Nettverket for jernbane er inndelt i et kjernenettverk der tiltak skal være implementert senest 2030 og et utvidet nettverk der tiltak skal være implementert senest 2050.

For jernbane gjelder nedenstående krav:

- Elektrifisering av banene innenfor nettverket
- Innføring og implementering av ERTMS
- Godstog skal kunne holde minimum 100 km/t
- Baner der det skal gå godstog må ha aksellast min. 22,5 tonn, og må kunne håndtere tog lengder på 740 meter
- TEN-T – havner skal kobles til jernbane innen 2031

Alle krav skal i utgangspunktet være innfridd innen de vedtatte årstall. Dersom det ikke kan påvises positiv samfunnsøkonomisk nytte av tiltaket er det likevel gitt mulighet til å utsette eller sløyfe dette. Jernbaneverket mener at det med denne muligheten til unntak er det i hovedsak mulig å klare TEN-T kravene for kjernenettverket innen fristen. For det utvidete nettverket vil det være vanskeligere å oppfylle kravene.

Veg

Følgende endringer er gjort for veg:

1. Det er innført to nivåer for TEN-T Vegnettet: «Comprehensive» (TEN-T vegnettet) og «Core» (TEN-T Kjernevegnettet)
2. TEN-T Vegnettet er utvidet med E12 Riksgrensen/Umbukta – Mo i Rana x E6
3. E18 Mossevegen utgår fra TEN-T vegnettet.
4. TEN-T Kjernevegnettet består av
 - a. E18 Riksgrensen/Ørje – Vinterbro x E6
 - b. E16 Riksgrensen/Svinesund – Oslo x E18
 - c. E10/E6 Riksgrensen/Bjørnfjell - Øyjorda x E6 – Narvik (Fagernes)
5. Kravene til TEN-T vegnettet («comprehensive») skal tilfredsstilles innen 2030.
6. Kravene til TEN-T Kjernevegnettet skal tilfredsstilles innen 2050.
7. Generelle krav til TEN-T vegnettet:
 - a. Forbedre eller vedlikeholde vegnettets kvalitet mht. sikkerhet, effektivitet, klima, robusthet i forhold til ulike hendelser (ekstremvær, skred, mm), miljø, sosiale forhold, universell utforming, service og regularitet.
 - b. Fremme bruk av drivstoff med lav eller null-utslipp av karbon.
 - c. Redusere ulempene av gjennomgangstrafikk i urbane områder.
 - d. Fjerne administrative og tekniske barrierer.
 - e. Bruk av ITS.
 - f. Gode forbindelser mellom ulike transportformer for passasjerer og gods i urbane sentra.
8. Spesielle krav til TEN-T vegnettet:
 - a. Vegnettet skal bestå av veger med høy kvalitet (god standard).
 - b. Vegnettet skal bestå av:
 - i. Motorveger (inkl. også motortrafikkveger)
 - ii. Avkjørselsfrie veger
 - iii. Andre veger av høy kvalitet.
 - c. Trafikksikkerheten skal ivaretas i hht. Vegsikkerhetsforskriften (Direktiv 2008/96/EU)
 - d. Tunnelsikkerheten skal ivaretas i hht. Tunnelsikkerhetsforskriften (Direktiv 2004/54/EU)
 - e. Innkreving av bompenger for tunge kjøretøy (over 3,5 tonn) skal være i hht. Eurovignetten (Direktiv 2004/52/EU og forordning 2009/750/EU)
9. TEN-T kjernevegnettet, - tilleggskrav:
 - a. Vegene skal være motorveger eller avkjørselsfrie.
 - b. Kan gis unntak fra kravene i pkt. a der dette kan begrunnes i nytte-kostnads betraktninger.
 - c. Døgnvileplasser for hver 100 km.
 - d. Tilgang til alternative drivstoff med lav eller null-utslipp (f.eks. ladestasjoner).

Statens vegvesen mener det er mulig å oppfylle TEN-T kravene innen fristen.

Sjøfart

EUs forordning 2013/1315 om TEN-T nettverket definerer et sett kriterier basert på bl.a. godsomslag og personomslag for havner som skal være en del av nettverket. To norske havner er definert som en del av EUs TEN-T kjernenettverk ("core network"), Oslo og Narvik. Flere av de øvrige norske stamnetthavnene (inkludert utpekte havner) er med i forslaget til det utvidete nettverket ("comprehensive network").

TEN-Ts retningslinjer for havner tilknyttet nettverket definerer krav og forutsetninger for kvalitet på infrastruktur. Som et konkret eksempel ligger utfordringen for sjøtransporten bl.a. i hvilke kostnader som er knyttet til å bygge påkrevd infrastruktur som landstrøm og LNG (eller annet alternativt drivstoff – gjennom Clean Power for Transport Package). Siden Norge ikke er en del av finansieringsinstrumentet CEF (Connecting Europe Facility), vil ikke norske infrastrukturprosjekt kunne motta midler fra EU. Midler til investering må dermed kanaliseres gjennom nasjonale infrastrukturplaner, f.eks NTP, eller gjennom nasjonale/regionale/lokale finansieringsordninger. Det finnes støtteordninger gjennom for eksempel Transnova og Enova.

Narvik og Oslo vil måtte bygge ut dette først (innen 31.12.2030), siden de er del av kjernenettverket. Dette er havner med stort godsomslag og noe finansiell investeringsevne/-vilje. Noe er også gjort. Oslo havn har bygd ut landstrøm for deler av sine kaiområder. Den største (finansielle) utfordringen vil imidlertid komme når havnene i det utvidete nettverket skal bygge ut slik infrastruktur, senest innen 31.12.2050. For øvrig foreslås det i forslaget til EUs havneforordning, som gjelder for alle havner i Ten-T nettverket, at enkelte havnetjenester skal utføres på forretningsmessige betingelser, noe som kan medføre konkurranseutsetting.

Rent generelt vil gode navigasjonsforhold ved innseiling til havnene, samt fjerning av flaskehals knyttet til jernbane og vegforbindelser mellom havnene og det øvrige transportnettverket utgjøre en kontinuerlig utfordring. For noen av havnene er dette løst eller under gjennomføring, mens det for flere havner gjenstår en del, jfr. NTP 2014-2023.

Luffart

På luftfartsområdet følges de politiske målsettingene i EUs Hvitbok fra 2011 blant annet opp gjennom EUs program for etablering av et felleseuropeisk luftrom, Single European Sky og det store forsknings- og utviklingsprogrammet SESAR (Single European Sky ATM Research). Programmene omfatter både luftrom og lufthavn og har resultert i et omfattende regelverk, sentraliserte styringsstrukturer og dermed en betydelig harmonisering av hvordan europeisk luftfart drives og utvikles i årene fremover. Kravet til interoperabilitet står sentralt på teknologiområdet.

Samtlige norske lufthavner med persontrafikk er inkludert i Ten-T og omfattes dermed av kravene i forordningen. Avinor oppfatter at kravene ikke innebærer konsekvenser utover det som allerede ligger i interne planer og kravene til standard på infrastruktur er i stor grad samsvarende med krav som følger av andre avtaler/konvensjoner hvor Norge er part. De krav som stilles til kjernenettverket samsvarer godt med nasjonale mål slik de fremstår i NTP 2014 – 2023. Dette er prioritert infrastruktur uavhengig av TEN-T.

Avinor har påpekt ulempene ved at den finansieringsmekanismen som er etablert under Ten-T ikke er tilgjengelig for norske aktører. «*Connecting Europe Facility*» (CEF) er etablert som en kompensasjonsløsning ved regulert implementering av konsepter/teknologi for å tilfredsstille felleseuropeiske nettverkskrav. Det antas at både Avinors flysikringsvirksomhet og OSL vil omfattes av de felleseuropeiske kravene om implementering uten å få samme tilgang til finansiering som våre søsterorganisasjoner i Europa. Det er viktig at norske myndigheter er oppmerksomme på de ulemper dette innebærer for norske aktører og vurderer ulike løsningsalternativer, også nasjonal finansieringsløsning.

INTERNASJONALE AVTALER OG REGELVERK

Alle etatene deltar i et omfattende internasjonalt samarbeid innen forskjellige områder. Her peker vi først og fremst på noen sentrale områder innenfor sjøfart og luftfart, fordi disse transportformene i høy grad preges av internasjonale regelverk.

Sjøfart

Rammebetingelsene for sjøsikkerhet, beredskapsarbeid og sjøtransport bestemmes i stor grad internasjonalt, og forpliktende internasjonalt samarbeid og internasjonal regelutvikling er av stor betydning for skipstrafikk i norske farvann. Premissene for en stor del av Kystverkets tjenester og oppgaver blir dermed lagt internasjonalt, og for Kystverket er det derfor av stor betydning å delta i de internasjonale foraene hvor dette arbeidet pågår. Kystverket bidrar med kunnskap og erfaring i forhold til sikkerhet, beredskap og fremkommelighet både i norske og i internasjonale farvann, og påvirker utviklingen i den retning man mener er mest hensiktsmessig.

Noen av de viktigste internasjonale foraene for Kystverket er FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organisation (IMO), den internasjonale fyr- og merkeorganisasjonen IALA, samt EUs sjøsikkerhetsorgan European Maritime Safety Agency (EMSA) og the Standing Committee for Maritime Security (MARSEC). På beredskapsområdet deltar Kystverket i internasjonalt arbeid i regi av bl.a. København-avtalen, Bonn-avtalen og Arktisk Råd. Kystverket følger dessuten en rekke andre fora for utforming av regelverk på sjøtransportområdet, så som EUs retningslinjer for TEN-T og Motorways of the Seas, inkludert det nylig vedtatte Blue Belt regimet. I tillegg deltar etaten i en rekke internasjonale FOU-prosjekt, som har som formål å gi innspill til nasjonal og internasjonal politikktutforming.

Andre EU-direktiv

Et annet EU-direktiv som kan påvirke sjøtransporten i Norge er svoveldirektivet:

Direktiv 2005/33 med endring av Direktiv 1999/32/EF. Kommisjonen la 20.11.2002 frem en strategi for å redusere utslipp til luft fra skip, og dermed skipsfartens bidrag til virkninger på helse og miljø. Kommisjonen anser at det å redusere SO₂-utslipp fra skip er av høy miljømessig prioritet. Som del av denne strategien ble det foreslått nye krav til svovelinnholdet i marine drivstoff som benyttes i EU-farvann. Innen 1. januar 2015 skal utslipp av SO_x (svoveloksider) fra alle skip i Nordsjøen og Østersjøen reduseres ved at svovelinnholdet i skipets drivstoff skal være lavere enn 0,1 %.

Området hvor det stilles krav til redusert SO_x utslipp, den såkalte SECA (Sulphur Emission Control Area)-sonen er: Hele Østersjøen samt Nordsjøen syd for 62 ° N breddegrad og øst for 4 ° W lengdegrad og begrenset sydover til den Engelske Kanal.

I godstransportutredningen vil det bli analysert hvilke effekter dette kan ha for sjøtransporten.

IMO

IMO er det fremste organet for regelverksutvikling for all internasjonal skipsfart, og har 169 medlemsland. I tillegg samarbeider IMO med en rekke industri- og interesseorganisasjoner (Non-governmental Organisations). Sjøfartsdirektoratet er nasjonal koordinator for det norske arbeidet i IMO, og Kystverket deltar i det arbeidet som berører våre ansvarsområder. Av størst betydning de senere årene er utviklingen av regelverk for skip som seiler i Arktis og Antarktis (Polarkoden).

Andre relevante initiativ inkluderer etablering av Barents SRS, et felles norsk-russisk påbudt skipsrapporteringsystem i nord, rutetiltak og trafikkseparasjonssystemer, samt utviklingen av e-navigasjon. Sistnevnte er et konsept som skal forenkle og standardisere internasjonalt regelverk og elektroniske hjelpemidler om bord i skip og på land og står for enhanced/electronic navigasjon.

Kystverket er siden 2011 ansvarlig for koordinering av et s.k. IMO/IHO (International Hydrographic Organisation) Arctic NAVAREA (NAVAREA XIX), som er ett av områdene i IMO/IMO sin globale

navigasjonsvarslingstjeneste. Området som Kystverket har ansvaret for dekker havområdet mellom Grønland og grensen til Russland og strekker seg fra midt på norskekysten og opp til Nordpolen. Sjøtraffikksentralen i Vardø sender ut navigasjonsvarsel til dette området to ganger i døgnet.

IMOs arbeid innen beredskap mot akutt forurensning gjennomføres i regi av den tekniske gruppen OPRC HNS, som følger opp OPRC konvensjonen (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation – HNS: Hazardous Noxious Substances).

IALA

IALA utvikler ikke regelverk, men derimot standarder og retningslinjer knyttet til store deler av Kystverkets virksomhet og er således et viktig forum hvor vi deltar aktivt. Det er en internasjonal ikke-statlig, teknisk organisasjon som arbeider for å harmonisere maritime tjenester og maritim infrastruktur og utvikle internasjonale retningslinjer og standarder. IALA bidrar også inn mot prosesser i IMO og de komplimenterer derfor hverandre.

EMSA

EMSA er EUs organ for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. EMSA skal være et rådgivende organ for EU-kommisjonen i forbindelse med utvikling, oppdatering og implementering av EU regelverk innen sjøsikkerhet og beredskap/miljøovervåkning. I tillegg har EMSA også ansvar for å utvikle og drifte tekniske løsninger relatert til implementeringen av dette regelverket og å bistå medlemsland med teknisk assistanse. Dette innebærer blant annet å legge til rette for samarbeid relatert til rapporteringstjenester og utveksling av informasjon om skipstrafikk. Kystverket deltar aktivt i flere fora under EMSA, og da spesielt relatert til skipsrapporteringssystemet SafeSeaNet og utviklingen av et såkalt Single Window. Det europeiske Single Window konseptet ble først introdusert i EU direktiv 2002/59 som la grunnlaget for å utvikle et felles rapporteringssystem i en rekke land (SafeSeaNet), deriblant Norge. Single Window konseptet innebærer utviklingen av en nasjonal portal hvor fartøy, rederier og operatører kan sende inn rapporteringspliktig informasjon til nasjonale myndigheter kun en gang. Informasjonen skal videreformidles automatisk til nasjonale myndigheter for å forenkle og øke kvaliteten på offentlig saksbehandling overfor maritime brukere. Informasjon om farlig eller forurensende last blir videreformidlet til det sentrale europeiske SafeSeaNet systemet. I det norske samarbeidet deltar blant annet Politiet, Tollvesenet, Forsvaret og Sjøfartsdirektoratet.

MARSEC

EUs havnesikringskomité MARSEC ble opprettet i 2004 og skal sørge for at EUs regelverk knyttet til havnesikring (ISPS) blir gjennomført i medlemsstatene. Komiteen skal også utvikle nødvendig verktøy for implementeringen. MARSEC er i tillegg en viktig arena for de ansvarlige myndigheter for å utveksle erfaringer om praktisering og håndheving av regelverket. Kystverket har ansvaret for implementering av regelverk knyttet til havnesikring i Norge og deltar derfor aktivt i MARSEC, sammen med Sjøfartsdirektoratet. MARSEC-komiteen skal bl.a. sørge for at forordning 725/2004 og forordningens vedlegg (SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden), samt direktiv 2005/65 blir gjennomført i medlemsstatene. Herunder diskuteres og utvikles nødvendig verktøy for implementeringen, bl.a. utvikling av retningslinjer for ”best practice” og ”common interpretation issues”. Dette skal bidra til felles praktisering, håndhevelse og fortolkning av regelverket i medlemsstatene, herunder også i EØS-området.

København-avtalen og Bonn-avtalen

København-avtalen kom i stand som følge av et felles ønske mellom de nordiske land om å samarbeide for bekjempelse av forurensning av havet med olje og andre skadelige stoffer. Innenfor rammen av København-avtalen gjennomføres årlige regionøvelser. Norge deltar i årlig regionøvelse med Sverige og Danmark, i henhold til regionavtale som dekker Oslofjorden, Skagerrak og Kattegat.

Bonn-avtalen ble undertegnet i 1969 i Bonn, derav navnet. Avtalens offisielle navn er ”Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances”, og har

som formål å begrense akutt olje- og kjemikalieforurensning i Nordsjøen gjennom gjensidig varslingsbistand og miljøovervåking. Landene som undertegnet avtalen var Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Nederland, Norge, Sverige og Storbritannia. Avtalen ble revidert i 1983 og da tiltrådte EU også avtalen. I 1987 ble også samarbeid om flyovervåking en del av avtalen. I 2010 tiltrådte Irland avtalen.

Arktisk råd

Arktisk råd er eneste regionale samarbeidsorgan som omfatter alle de åtte arktiske land: de fem nordiske, USA, Canada og Russland. Hovedfokus er bærekraftig utvikling og miljø, og arbeidet foregår i de seks permanente arbeidsgruppene som dekker følgende programområder:



- Handlingsprogram mot forurensning i Arktis (ACAP)
- Overvåking av det arktiske miljø (AMAP)
- Bevaring av arktisk fauna og flora (CAFF)
- Beredskap mot akutt forurensning (EPPR)
- Beskyttelse av det marine miljø (PAME)
- Bærekraftig utvikling (SDWG)

Kystverket bidrar inn mot flere av programområdene, men deltar primært i arbeidsgrupper under Emergency, Prevention, Preparedness and Response (EPPR), som ble etablert som følge av Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS) i 1991.

Luftfart

Sivil luftfart er i stor grad underlagt internasjonal regulering. Gjennom ICAO (International Civil Aviation Organization), FNs særorganisasjon for luftfart, er grunnleggende krav og standarder fastsatt gjennom den såkalte Chicagokonvensjonen. Rammebetingelsene for luftfart og flysikkerhet etableres derfor i stor grad gjennom forpliktende internasjonalt samarbeid og de aller fleste lands luftfartslovgivning er basert på ICAOs regler og standarder.

Gjennom EØS-avtalen spiller norsk regelverk på luftfartsområdet i all hovedsak felleseuropeisk regelverk som bygger på ICAOs standarder. EUs luftfartslovgivning omfatter nå både økonomisk regulering, teknisk/operative regelverk, krav på flysikkerhetsområdet og securityområdet. Målet er et mer harmonisert regelverk i Europa og det er et økt fokus på å kunne måle reell effekt i forhold til overordnede målsettinger innenfor sikkerhet, kosteffektivitet, kapasitet og miljø/klimapåvirkning. Utviklingen i retning av økt internasjonal konkurranse både på lufthavn – og flysikringsområdet, gjør at også EUs konkurranse- og statsstøtteregler er viktige rettsområder for Avinors virksomhet. Det samme gjelder utviklingen på det internasjonale arbeidsrettsområdet.

Innenfor EU/EØS-området er markedet deregulert. For internasjonal rutetrafikk mellom Norge og land utenfor EØS-området blir rammebetingelsene regulert gjennom bilaterale avtaler som inngås med de land som flytrafikken går til/fra. Norge har inngått en rekke slike avtaler og tradisjonelt er disse fremforhandlet i samarbeid med Danmark og Sverige. For Avinor er det svært viktig å delta aktivt i internasjonalt samarbeid på de områdene som har betydning for vår virksomhet og vårt samfunnsoppdrag. Utviklingen i EU på områder som flysikkerhet, security, økonomi, miljø og teknologiutvikling påvirker i stor grad både lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Det er derfor avgjørende å påvirke gjennom de rette fora så tidlig som mulig ved å bruke fagkunnskap og erfaring for å sikre norske interesser. Avinor deltar derfor aktivt i interesseorganisasjonene ACI (Airports Council International) og CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) med et særlig fokus på utviklingen i europeisk luftfart.

Samarbeid på tvers av landegrensener er en forutsetning for en effektiv og sikker trafikkavvikling. Norsk luftrom og norske lufthavner er en del av et internasjonalt nettverk og samarbeid med både naboland,

Europa for øvrig og ICAO spiller derfor en viktig rolle. Både det europeiske byrået for flysikkerhet EASA (European Aviation Safety Agency) og den internasjonale organisasjonen EUROCONTROL spiller sentrale roller i EUs organisering, styring og utvikling av europeisk luftfart. Gjennom EUs regelverk om etablering av et felleseuropeisk luftrom (Single European Sky) legges det opp til større grad av samarbeid på tvers av landegrensene og ny teknologi skal understøtte operative konsepter både i luften og på bakken som er langt mer sømløse og effektive enn i dag. Nettverkstankegangen står sentralt og reflekteres i regelverket som stiller krav til samtidig implementering av ny teknologi og nye konsepter. Utviklingsarbeidet foregår i prosjekter i FoU-programmet SESAR og implementering av løsninger som anses avgjørende for nettverket, skal skje i felleseuropeiske prosjekter.

Implementeringsprosjektene skal styres sentralt og det er knyttet en egen finansieringsmekanisme til denne fasen under TEN-T.

Både kapasiteten i luftrommet og på lufthavnene skal effektiviseres for å sikre at man evner å håndtere forventet trafikkøkning de neste 10 – 20 årene. Samtidig skal sikkerhetsnivået økes og miljø- og klimapåvirkningen reduseres betydelig. Avinor deltar aktivt i denne utviklingen sammen med våre samarbeidspartnere. Tydeligst er dette på flysikringsområdet, bl.a. samarbeidet om funksjonelle luftromsblokker med Finland, Estland, Latvia, Sverige og Danmark. Hovedformålet med slike blokker er bl.a. å legge til rette for mer direkte ruteføring for flyselskapene uavhengig av nasjonale grenser. Avinor deltar også i SESAR sammen med nord-europeiske samarbeidspartnere. Et viktig område er utvikling og testing av fjernstyrte tårnoperasjoner – en teknologi og konseptutvikling som forventes å kunne bidra til kosteffektive løsninger for norske lufthavner.

Vegtransport

Noen viktige EU-direktiv som kan påvirke vegtransporten og konkurransesituasjonen med de andre transportformene er reglene for kjøre- og hviletid, vekt og kjøretøydimensjoner samt kabotasje. Det er ikke noen tegn på at det blir endringer i kjøre- og hviletidsreglene, men både dimensjoner og kabotasje er omstridte temaer innenfor EU. Disse temaene vil bli behandlet av godstransportutredningen.