

Samgönguáætlun 2009 – 2012

Áhrif hugsanlegrar aðildar að Evrópusambandinu

Inngangur

Í erindisbréfi starfshóps Samgönguráðs um áhrif ESB umsóknar á samgöngumál segir um hlutverk hópsins:

1. Að huga að framtíðarþróun samgöngukerfisins og einstaka samgöngumáta í evrópsku samhengi.
2. Að horfa til þess hvaða áhrif aðildarumsókn og hugsanleg innganga Íslands í Evrópusambandið hefur á uppbyggingu innviða innan ramma áætlunarinnar og áætlunina sjálfa.

Í þessu felst m.a:

- a. Að taka saman og kynna upplýsingar um áætlanir og sjóði sem Evrópusambandið rekur fyrir umsóknarríki.
- b. Að greina hvort og hvaða íslensk verkefni kunni að falla að verkefnum Evrópusambandsins.
- c. Að greina hvaða aðlögun þurfi eða skynsamlegt kunni að vera að fara í fyrir inngönguna s.s. svæðaskipting landsins.

Starfshópurinn hefur haldið alls átta fundi. Hér liggur fyrir áfangaskýrsla hópsins þar sem sjónum er beint að fjögurra ára samgönguáætlun, þ.e. 2009-2012. Sú ákvörðun byggir á því að almennt er talið að umsóknarferli Íslands gagnvart Evrópusambandinu ljúki á sama tíma, þ.e. í árslok 2012. Því er í áfangaskýrslunni lögð áhersla á liði a. og c. sbr. hér að framan, en í greinargerð og viðaukum er að finna ýmsar gagnlegar upplýsingar um áherslur Evrópusambandsins í samgöngumálum. Lista yfir fulltrúa í starfshópnum er að finna í viðauka I.

a. Áætlun og sjóðir fyrir umsóknarríki

Evrópusambandið veitir umsóknarríkjum ýmiss konar stuðning meðan á aðildarviðræðum stendur. Þessi stuðningur nefnist “IPA stuðningur” (e. Instrument Pre-Accession Assistance) og um hann gildir sérstök reglugerð¹. Markmiðið með IPA stuðningnum er að búa aðildarviðræðuríki undir fulla þátttöku í starfi Evrópusambandsins. Það felur m.a. í sér:

- Aðstoð við að innleiða þær gerðir² sem ekki hafa þegar verið innleiddar í gegnum EES samninginn
- Undirbúa stjórnkerfi ríkis og sveitarfélaga, stofnanir og hagsmunaaðila. Í því getur m.a. falist endurskipulagning og í sumum tilvikum sameining stofnana.
- Þjálfun starfsfólks
- Fræðsla
- Ráðgjöf
- Frumkvöðlaverkefni (e. Pilot Project)

¹ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Reglugerðin er sniðin að umsóknarríkjum frá austur Evrópu og er nú til endurskoðunar.

² Gerðir eru samheiti yfir tilskipanir, reglugerðir, stefnumörkun og aðrar ákvarðanir Evrópusambandsins sem koma til framkvæmda í aðildarríkjum og EES ríkjum eftir atvikum.

IPA stuðningur hefst þegar fyrir liggur formleg samþykkt um að hefja aðildarviðræður við umsóknarríki og lýkur þegar búið er að undirrita aðildarsamning. Framkvæmdastjórn ESB gerir ráð fyrir að IPA tímabil fyrir Ísland hefjist fyrri hluta árs 2010 og vari í þrjú ár eða til ársloka 2012. Þar sem Ísland hefur nú þegar innleitt um 2/3 hluta af gerðum sambandsins er gert ráð fyrir að áhersla verði lögð á að veita Íslendingum ýmiss konar ráðgjöf við endurskipulagningu stofnana, áætlanagerð sem fellur að verklagi ESB, þjálfun starfsmanna við að skipuleggja og stjórna stórum verkefnum o.fl. Fagleg aðstoð og þjálfun starfsfólks mun bæði fara fram hér á landi og í aðildarríkjum sambandsins.

Í viðauka II er að finna samantekt vinnuhópsins yfir möguleg IPA verkefni á sviði samgöngumála. Utanríkisráðuneytið hafði milligöngu um að koma þessum lista á framfæri við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins þar sem hann er nú til skoðunar. Búast má við viðbrögðum sambandsins við listanum í ársbyrjun 2010. Eins og sjá má á samantektinni í viðauka eru hugsanleg IPA verkefni ráðuneytis og stofnana með mismunandi hætti en það sem sameinar ráðuneyti og stofnanir lýtur einkum að aðstoð við:

- Aðlögun að TEN-T samgöngukerfi Evrópusambandsins (e. European Transport Network). Reiknað er að með starfsmenn þeirra sækja fræðslufundi hjá samgöngudeild ESB í Brussel (e. DG TREN) í upphafi IPA tímabils en að sérfræðingar sambandsins komi síðan hingað til lands og aðstoði við aðlögun. Sjá nánari umfjöllun um TEN-T í greinargerð.
- Að taka upp nýjar aðferðir í áætlanagerð. Við aðild að Evrópusambandinu opnast aðgangur að svæðastarfi og uppbyggingasjóðum sambandsins auk ýmissa annarra áætlana sambandsins, sbr. lista í viðauka IV. Rúmlega þriðjungi allra fjármuna ESB er varið til svæðastarfs, m.a. endurbóta á samgöngukerfum. IPA tímabilið verður m.a. nýtt til að búa starfsfólk undir nýjar aðferðir við áætlanagerð, þ.e. samþættingu áætlana, þar sem leitað verður fyrirmynda og ráðgjafar frá þeim aðildarríkjum ESB sem þykja hafa náð góðum árangri í þessum eignum.

Aðstoð, fræðsla og þjálfun starfsmanna er lýtur að þessum verkefnum á IPA tímabilinu, hvort heldur er innanlands eða utan, verður greidd af Evrópusambandinu.

Á IPA tímabilinu opnast einnig fyrir ráðgjöf við að skilgreina verkefni sem teljast lánshæf hjá Evrópska fjárfestingabankanum og öðrum fjármálastofnunum sem tengjast Evrópusambandinu. Í viðauka III er að finna verkefni í vegagerð sem hægt er að hefjast handa við með skömmum fyrirvara ef vilji er til þess að sækja um lán til evrópskra fjárfestingastofnana á tímabilinu. Þá er hugsanlegt að ESB muni styrkja einhver frumkvöðlaverkefni á tímabilinu en væntanlega munu Íslendingar þurfa að greiða mótframlög vegna þeirra.

Það liggur fyrir að ekki mun fást aðgangur að uppbyggingasjóðum Evrópusambandsins, til framkvæmda á sviði samgöngumála, fyrr en og ef Íslendingar ganga í Evrópusambandið. Lista yfir þessa sjóði er að finna í viðauka IV.

c. Aðlögun

Íslendingar hafa nú þegar fengið ýmiss konar undanþágur og aðlögun frá gerðum Evrópusambandsins á sviði samgangna. Margar þeirra hafa ráðist af tvíeðli EES samningsins og verða óþarfar ef til aðildar kemur. Aðrar lúta að sérstöðu landsins sem réttlætt hafa aðlögun og nauðsynlegt er í flestum tilvikum að viðhalda. Þannig eru gerðir sem lúta að járnbrautum teknar upp í EES samninginn en ekki innleiddar hér á landi nema

til þess komi að slíkur rekstur hefjist hér. sama gildir um reglur er varða skipgengar vatnaleiðir. Í viðauka V er listi yfir nokkurn fjölda gerða á sviði samgangna sem innleiddar hafa verið með aðlögun eða gilda ekki hér á landi.

Hér að neðan er að finna upptalningu á mikilvægustu aðlögunum sem eru í samningnum og talið er að *halda þurfi* ef til inngöngu kemur. Auk þess eru í gildi nokkrar sérkröfur er lúta að tæknimálum (Technical Barrier to Trade - TBT)³ sem haldast munu óbreyttar.

Gerðir sem hafa verið innleiddar með aðlögun sem telja verður mikilvægt að halda

Reglugerð (EB) nr. 2320/2002 um flugvernd var innleidd í EES samninginn með aðlögun vegna innanlandsflugs hér á landi. Við endurskoðun á gerðinni á síðasta ári, reglugerð (EB) nr. 300/2008 um flugvernd og innleiðingu hennar hélst aðlögunin efnislega óbreytt.⁴ Mikilvægt er að aðlögunin halda sér enda eiga þau sjónarmið sem lögð voru henni til grundvallar við, burtséð frá aðild að bandalaginu. Aðlögunin orðast svo: Hnattstaða Íslands og strjálbýli landsins, ásamt því hvernig háttað er samsetningu flugflotans sem notaður er í innanlandsflugi þar, gera það að verkum að ekki er unnt að láta ákvæði reglugerðar (EB) nr. 300/2008 gilda um innanlandsflug á íslensku yfirráðasvæði. Öryggisráðstafanir, sem eru viðhafðar í innanlandsflugi á Íslandi samkvæmt landsreglum, veita fullnægjandi vernd.

Reglugerð (EB) nr. 550/2004 um flugleiðsögu var innleidd í EES samninginn með sérstakri aðlögun fyrir Ísland vegna fjármögnunarsamningsins um flugumferðarþjónustu á Norður-Atlantshafi⁵. Í aðlöguninni er annars vegar vísað til heimildar til að byggja á fjármögnunarsamningnum og tilvísun til uppbyggingaráforma á Norður-Atlantshafinu⁶. Aðlögunin orðast svo: Kerfið þarf einnig að samræmast 15. gr. Chicago-samþykktarinnar um alþjóðaflugmál frá 1944 og innheimtakerfi Evrópustofnunar um flugumferðaröryggi fyrir yfirflugsgjöld eða samningum um sameiginlega fjármögnun á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Norður-Atlantshafssvæðið.“

Gerðir sem enn hafa ekki verið innleiddar hér á landi.

Reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um flugrekstur á svæði Evrópusambandsins verður innleidd í EES samninginn með aðlögun sem lýtur að því að heimila að styrkja flug á leiðum sem ekki bera sig á markaðsforsendum til lengri tíma eða í allt að fimmárum.

Þá er ljóst að aðild hefur áhrif á rekstur Fríhafnarinnar en tollfrjálsar fríhafnir samræmast ekki tollalöggjöf ESB. Fríhöfnin er dótturfyrirráki Keflavíkurflugvallar ohf. og stendur undir umtalsverðum hluta af rekstrartekjum móðurfélagsins og um leið rekstri Keflavíkurflugvallar. Mikilvægt er að fá sem lengsta aðlögun að breyttu fyrirkomulagi fríhafnarverslunarinnar.

Svæðapróun (e. Regional Development)

Tölfræðistofnun Evrópu, EUROSTAT, flokkar hvert aðildarríki í stigskipt svæði m.a. til

³ Ísland fékk á sínum samþykktar sérkröfur vegna innleiðingar á tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að koma á samræmdum reglum um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða meira.

⁴ Sjá ákvörðun sameiginlegu nefndarinnar nr. 61/2004 sem er fylgiskjal I með reglugerð nr. 361/2005

⁵ Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Iceland (1956) as amended by the Montreal Protocol of 1982, ICAO Doc 9585-JS/681..

⁶ Sjá ákvörðun sameiginlegu nefndarinnar nr. 69/2009 frá 29. maí 2009 sem innleidd var með reglugerð nr. 836/2009 um flugvernd.

auðvelda ýmiss konar tölfræðilegan samanburð⁷. Flokkunin greinist í tvennt, þ.e. annarsvegar sk. NUTS⁸ svæði og hinsvegar sk. LAU⁹ svæði. Hið fyrrnefnda vísar til stórra eininga, t.d. héraða og fylkja, en hið síðarnefnda til minni eininga eins og sveitarfélaga. Tölfræðistofnunin skiptir öllum aðildarríkjum upp í þessar einingar að höfðu samráði við hagstofur viðkomandi ríkis. Einingarnar eru skilgreindar sem hér segir:

- NUTS I = 3 – 7 milljónir íbúa
- NUTS II = 800.000 – 3 milljónir íbúa
- NUTS III = 150.000 – 800.000 íbúa
- LAU I & II = Sveitarfélög með færri en 150.000 íbúa

Fjöldi svæða í Evrópu er sem hér segir:

NUTS I	NUTS II	NUTS III	LAU I	LAU II
97	271	1303	8.398	121.601

EUROSTAT hefur skilgreint Ísland sem eitt NUTS I svæði, eitt NUTS II svæði og tvö NUTS III svæði, þ.e höfuðborg og landsbyggð¹⁰. Til fróðleiks má geta þess að Finnland skiptist í tvö NUTS I svæði, fimm NUTS II svæði, tuttugu NUTS III svæði og tæplega fimmhundrað LAU svæði.

Svæðastefna og úthlutun styrkja úr uppbyggingarsjóðum ESB (e. Cohesion Funds) fyrir tímabilið 2007 – 2013 byggir á NUTS II einingunni. Það þýðir að hvert aðildarríki þarf að leggja fram, til samþykktar hjá framkvæmdastjórn ESB, þróunaráætlun fyrir hvert NUTS II svæði. Um er að ræða áætlanir til sjö ára þar sem fléttað er saman samgöngum, atvinnumálum, nýsköpun, menntun o.fl. Hverri þróunaráætlun fylgir áætlun um fjármögnun framkvæmda og aðgerða og er gerð krafa um framlög frá ríki, sveitarfélögum og einkaaðilum til jafns við framlög úr uppbyggingasjóðum ESB. Þá gerir Evrópusambandið mjög ríka kröfu um að stjórnvöld hafi víðtækt samráð við hagsmunaaðila við gerð þessara þróunaráætlana og ber þeim að hafa samráð við héraðsstjórnir (NUTS III), sveitarfélög (LAU), stofnanir, aðila vinnumarkaðarins, íbúasamtök o.s.fv.

Eins og áður segir hefur EUROSTAT þegar skilgreint Ísland skv. NUTS kerfinu í samráði við Hagstofu Íslands. Eftir er að meta og ákveða hvort eftirsóknarvert sé að reyna að fá þessari skiptingu breytt í væntanlegum aðildarviðræðum.

Í samræmi við samstarfssáttmála ríkisstjórnarinnar er nú unnið að gerð Sóknaráætlunar fyrir Ísland og einstaka landshluta. Íslandi hefur nú verið skipt upp í sjö sóknarsvæði. Ákveðið hefur verið að nýta fyrrnefndan IPA stuðning til að leita eftir ráðgjöf í samþættri áætlanagerð í samræmi við áætlanagerð Evrópusambandsins í tengslum við gerð Sóknaráætlunar. Markmiðið er m.a. að samþætta allar áætlanir í samgöngumálum, ferðamálum og byggðamálum auk áætlana um eflingu sveitarstjórnarstigsins. Landshlutasamtökum sveitarfélaga hefur verið falin mikilvæg verkefni í framhaldi af ákvörðun um að unnið skuli að sóknaráætluninni á grundvelli svæðaskiptingar landshlutasamtakanna.

⁷ http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/introannex_regions_en.html

⁸ NUTS stendur fyrir: The Nomenclature of Territorial Units for Statistics

⁹ LAU stendur fyrir: Local Administrative Units

¹⁰ http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/maps_searchpage_en.cfm

Næstu skref

Nú er hafin endurskoðun á áherslum og forgangsmálum Evrópusambandsins fyrir tímabilið 2014 – 2020. Ýmislegt bendir til þess að breytinga sé að vænta frá nágildandi áherslum og mun þess sjá stað í áætlunum, framlögum til sjóða, stefnumörkum o.s.fv. Heyrst hefur að dregið verði úr beinum framlögum úr uppbyggingarsjóðum til ríkja í vestur Evrópu en að áhersla verði lögð á vistvæna orkugjafa, atvinnusköpun og alþjóðavæðingu. Undir hið fyrst nefnda verði m.a. lögð áhersla á vistvænar samgöngur, almenningsamgöngur o.fl. Þá er einnig talið mögulegt að auknum fjármunum verði varið í TEN-T samgöngukerfið.

Þá hefur Evrópusambandið sent frá sér sk. orðsendingu (e. Communication) þar sem sett eru fram fyrstu drög að framtíðar stefnumótun sambandsins í samgöngumálum¹¹. Kallað hefur verið eftir athugasemdum við þessi drög og má búast við að tillögur um aðgerðir í samgöngumálum á tímabilinu 2010 – 2020 verði birtar í sk. hvítbók í byrjun árs 2010.

Hópurinn mun skila lokaskýrslu þegar framangreindar línur hafa skýrst betur, en þó eigi síðar en á vordögum 2010. Þá verður væntanlega hægt að gera betur grein fyrir þeim þáttum, í erindisbréfi hópsins, er lúta að hugsanlegum áhrifum Evrópusambandsins á samgöngukerfi og samgöngumáta og hvaða íslensk verkefni kunni að falla að verkefnum Evrópusambandsins.

Reykjavík 17. nóvember 2009

Anna Margrét Guðjónsdóttir
formaður

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

Greinargerð

Starfsemi Evrópusambandsins á sviði samgangna er afar umfangsmikil og nær til allra helstu samgöngugreina þ.e. siglinga, vega, flugs, lesta og vatnaleiða. Eins og á flestum öðrum sviðum þá snýr aðkoma ESB að öllum þáttum samgöngumála nema e.t.v. er hægt að undanskilja þá flokka sem ekki snerta sameiginlegan markað eða milliríkjasamgöngur á einhvern hátt.

Helstu breytingar á sviði samgöngumála við inngöngu í Evrópusambandið

Íslensk stjórnvöld hafa nú þegar innleitt flestar gerðir¹² Evrópusambandsins á sviði samgöngumála í gegnum EES samninginn. Helstu breytingar við inngöngu Íslands í ESB á sviði samgöngumála verða því í grófum dráttum þessar:

- Ísland fær aðild að tveimur stofnunum á sviði samgöngumála sem það hefur ekki í dag, þ.e. að TEN-T¹³ samgöngustofnuninni og Galileo stofnuninni. Við það breytist aðkoma Íslands að sjóðum TEN-T áætlunarinnar.
- Ísland tekur þátt í samningu og samþykkt ESB gerða og er það einkum mikilvægt á sviðum þar sem við höfum sérstöðu t.d. vegna fámennis (dreifbýlis) og náttúru.
- ESB-reglur taka gildi á sama tíma hér á landi og í öðrum aðildarríkjum ESB án sérstakrar innleiðingar.
- Framkvæmdastjórn ESB tekur við eftirlitshlutverki ESA.
- Ísland verður aðili að ráðherraráðinu og tekur samgönguráðherra virkan þátt í ákvörðunarferlinu um stefnu sambandsins og nýja löggjöf. Á vegum ráðsins starfa nokkrar vinnunefndir á samgöngusviði við að greina tillögur að löggjöf og móta afgreiðslu hennar fyrir fundi ráðherranna.
- Framkvæmdastjórn ESB fer með umboð Íslands við gerð loftferðasamninga við þriðju ríki á sama hátt og fyrir önnur aðildarríki. Við það taka loftferðasamningar gildi á sama tíma og í öðrum aðildarríkjum ESB.
- Framkvæmdastjórn ESB fer með umboð Íslands við gerð samninga um gagnkvæma viðurkenningu á flugöryggisráðstofunum (BASA samningar). Á sama hátt og gildir fyrir loftferðasamninga taka slíkir samningar gildi á Íslandi um leið og í öðrum ESB ríkjum.
- Fulltrúar íslenskra stjórnvalda fá atkvæðisrétt á sérfræðingafundum framkvæmdastjórnarinnar. Við það aukast möguleikar til þess að hafa áhrif á gerðir í mótun sem þar eru til umfjöllunar.
- Fulltrúar íslenskra stjórnvalda fá atkvæðisrétt á stjórnarfundum stofnana sem Ísland er aðili að núna án atkvæðisréttar eða hefur aðeins áheyrnarfulltrúa hjá. Þessar stofnanir eru Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA), Siglingastofnun Evrópu (EMSA) og Fjarskiptaöryggisstofnun Evrópu (ENISA). Einnig fær Ísland fulla aðild að samtökum fjarskiptaeftirlitsstofnana Evrópu ofl.
- Ísland fær fulla aðild að uppbyggingasjóðum ESB sem styrkja m.a. verkefni á sviði samgöngumála.
- Rekstur Fríhafnarinnar breytist þar sem ekki verður lengur heimilt að reka tollfrjálsa sölu með sama hætti og nú er gert.

Breytingar á einstökum sviðum samgangna

Fyrirferðarmesta vinnan á vettvangi samgöngumála ESB snýr að mótun löggjafar og reglna

¹² Gerðir eru samheiti yfir tilskipanir, reglugerðir, stefnumörkun og aðrar ákvarðanir Evrópusambandsins sem koma til framkvæmda í aðildarríkjum og EES ríkjum eftir atvikum.

¹³ Yfirlit yfir skammstafanir er að finna í viðauka x

fyrir samgöngur auk þess sem það hefur staðið að stórum þróunarverkefnum og átt samskipti við og unnið að samningum við þriðju ríki. Þó svo að aðallega sé fjallað um samgöngumál í samgöngudeild ESB (e. DG TREN) koma þau inn á borð margra annarra stofnana ESB. Til dæmis hefur Umhverfiseild ESB (DG Environment) sent frá sér tillögur að reglum sem ætlað er að draga úr losun CO₂ frá flugi og bifreiðum. Löggjöf ESB á sviði samgöngumála hefur nánast undantekningarlaust verið tekin upp í EES samninginn er því innleidd í íslenskan rétt. Sömuleiðis tekur Ísland þátt í flestum samgöngustofnunum og samgönguverkefnum ESB á einn eða annan hátt. Nokkur munur er þó á aðkomu Íslands að þessum málum miðað við hvað yrði ef Ísland væri hluti af ESB. Hér á eftir er reynt að gera þessu nokkur skil fyrir hverja samgöngugrein.

Flugmál

Þróunin á undanförunum árum hefur verið sú að ESB hefur smátt og smátt tekið yfir fleiri svið flugmála þ.á.m. lofthæfi, flugrekstur, skírteina og þjálfunarmál, flugleiðsöguþjónustu og flugvelli, og telja má að sú þróun haldi áfram. Þær gerðir sem sambandið hefur gefið út á vettvangi flugmála eru nær undantekningarlaust innleiddar hjá EES EFTA ríkjunum. Grundvallarlöggjöf og lámarskröfur í flugmálum er í flestum tilvikum upprunnin hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni, ICAO, einkum það sem snýr að öryggi og vernd alþjóðaflugs, og hafa í flestum tilvikum verið innleiddar hjá aðildarríkjum ICAO. Eftirfylgni og þvingunarúrræði fyrir samþykktum ICAO gagnvart aðildarríkjum hennar eru hins vegar veik. Þar sem Evrópuþjóðir töldu að flugöryggiskröfur ICAO væru ekki nægjanlegar voru nýjar kröfur svo nefndir JARar þróaðar hjá flugöryggissamtökum Evrópu, JAA. Þessar reglur (JARar) hafa verið teknir upp hjá ESB og aðlagðar regluverki ESB, t.d. með aðkomu Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA.

Flugöryggisstofnun Evrópu, EASA, var stofnuð til að vinna að mótun og eftirfylgni öryggisreglna, sérstaklega um lofthæfi. Stofnuninni hefur hins vegar verið falið aukið hlutverk og verkefni. Hún hefur þegar tekið yfir flugrekstrarmál, þ.e. einkaflug og atvinnuflug, og skírteinismál flugliða. Telja má að þessi breyting eigi eftir að hafa töluverð áhrif á rekstrarumhverfi flugrekenda þar sem væntanlegar reglur eru í einhverjum tilfellum frábrugðnar þeim sem í gildi eru dag og byggja á reglum og kröfum JAA og ICAO. Auk þess hefur stofnuninni ekið við verkefnum er lúta að samræmingu reglna er varða flugvelli og flugumferðarþjónustu og eftirlit með innleiðingu þeirra.

Þá má telja að töluverðar breytingar verði á þeim kröfum sem gerðar eru til flugmálayfirvalda. Þessar nýju reglur munu væntanlega taka gildi 8. apríl 2012. Við inngöngu í ESB yrði Ísland fullur aðili að Flugöryggisstofnun Evrópu. Ísland á þegar aðild að stofnuninni en hefur ekki atkvæðisrétt í stjórn hennar.

Evrópastofnun um öryggi flugleiðsögu, Eurocontrol, vinnur í auknum mæli fyrir ESB og kemur til með að koma að mótun og uppbyggingu sameiginlegs evrópsks loftrýmis (Single European Sky – SES). *Ísland er ekki aðili að Eurocontrol, eitt Evrópuríkja, og taka þarf afstöðu til aðildar að Eurocontrol samhliða aðildarviðræðum við ESB.* Kostnaður er umtalsverður af þáttöku í Eurocontrol.

Sameiginlega evrópska loftrýmið (SES) er frumkvæði framkvæmdastjórnarinnar til að setja samræmdan regluramma um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu í þeim tilgangi að efla öryggi og skilvirkni og tók gildi árið 2004. Nú hefur verið samþykkt breyting á SES svokallaður SES pakki II. Í þessum pakka eru talsverðar breytingar gerðar sem hafa áhrif hér á landi, nefna má sem dæmi uppsetningu starfrænna loftrýmisumdæma (FAB), afkastagetu krafna til þjónustuveitanda og samþykki á kerfum. Í kjölfar þessarra breytinga eru væntanlegar framkvæmdareglugerðir (IR) vegna innleiðingar á nýrri tækni til stuðning

þessari áætlun. Þessar breytingar munu hafa talsverð áhrif á þjónusutveitendur og eftirlit FMS. Kröfur um starfræn loftrýmisumdæmi munu leiða til stækkunar flugumferðarþjónustusvæða án tillits til landamæra og um leið hagkvæmari reksturs þjónustunnar.

Aðildarríki ESB hafa fært framkvæmdastjórn sambandsins aukið hlutverk í samskiptum við ríki utan ESB s.k. þriðju ríki og fer framkvæmdastjórnin m.a. með samningsumboð fyrir hönd aðildarríkjanna í viðræðum um loftferðasamninga, flugöryggissamninga (BASA samninga) ofl. EES samningurinn nær ekki til utanríkisstefnu ESB en EES-EFTA ríkin eiga í tvíhliða samningaviðræðum við ESB á þessu sviði. Það er eftirsóknarvert fyrir Ísland að geta orðið aðili að þeim samningum sem framkvæmdastjórnin hefur gert fyrir aðildarríkin þar sem staða Íslands við að ná samningum við önnur ríki er mun lakari en ESB.

Við inngöngu í ESB myndi Ísland verða aðili að þeim loftferðasamningum sem ESB hefur gert við þriðju ríki og framkvæmdastjórnin myndi sjá um að semja fyrir hönd Íslands á sama hátt og hún gerir fyrir önnur aðildarríki. Eins og málum er háttað í dag er það oft undir ESB og viðkomandi þriðja ríki komið hvort Ísland fái aðild að samningum sem sambandið hefur gert auk þess sem nokkur tími getur liðið þar til að aðild að þeim er samþykkt og tekur gildi. Íslensk stjórnvöld hafa hingað til samið beint við viðkomandi ríki en slíkt krefst samningsvilja þriðju ríkja sem eru oft treg til viðræðna við minni ríki. Íslensk stjórnvöld hafa bréflaga leitað eftir að fá aðild að nokkrum loftferðasamningum sem ESB hefur gert. Dæmi um þetta eru aðild að „Open Skies” samningnum milli ESB og Bandaríkin (BNA) og loftferðasamningi á milli ESB og Marocco. Viðbrögð eru jákvæð en þetta hefur ekki enn gengið eftir að fullu.

Svipuð sjónarmið gilda um gagnkvæma viðurkenningu á flugöryggismálum eða s.k. BASA samninga (*Bilateral Agreement on Safety Assessment*). Íslensk stjórnvöld hafa leitað eftir aðild að BASA samningi ESB við Kanada og BNA. Viðbrögð eru sömuleiðis jákvæð en ekki gengið eftir enn aðallega vegna tafa á gildistöku þeirra samninga.

Það væri tvímælalaust kostur að umræddir alþjóðasamningar tækju gildi á Íslandi um leið og þeir taka gildi í ESB. Við það sætu íslenskir flugrekendur strax við sama borð og samkeppnisaðilar þeirra í Evrópu vegna flugs til þriðju ríkja.

Siglingamál

ESB hefur fengið sívaxandi hlutverk á sviði siglinga. Sambandið vinnur að mótun löggjafar á þessu sviði sem nær undantekningarlaust er innleidd í öllum EES ríkjunum. Einnig hefur sambandið sett á fót [Siglingaöryggisstofnun Evrópu](#), EMSA, sem vinnur að öryggismálum á sjó. Hún rekur m.a. upplýsingakerfi um allar skipaferðir innan Evrópu (SAFESEANET - [öryggisnet](#) sjávar) og um ferðir skipa ríkja EES hvar sem þau eru ([LRIT](#)). Þá vinnur hún að verndun hafs og stranda, heldur gagnabanka um mengunarmál og hefur gert samninga við björgunarskip um viðbrögð við mengunarslysum. Mikið af löggjöf siglingamála ESB er upprunnin í samþykktum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO. Gildir þar svipað og um reglur Alþjóðaflugmálastjórnunarinnar að eftirfylgni gagnvart aðildarríkjunum er veik en eftir að þær eru komnar í löggjöf EES ríkjanna er þeim fylgt eftir með sama hætti og öðrum reglum samningsins.

ESB vinnur að mótun stefnu og eftirfylgni hennar í málefnum hafsins - Maritime Policy. Stefnan kemur inn á flest þau svið sem tengjast hafinu, setur ólíka málaflokka í samhengi og markar meginstefnu fyrir þá með skilvirkni og jafnvægi á milli verndunar og nýtingar að leiðarljósi.

Þá vinnur ESB að ýmsum þróunarverkefnum á sviði siglinga. Fyrst má nefna Marco Polo verkefnið sem ætlað er að stuðla að vistvænum sjóflutningum en Ísland er þegar aðili að því

verkefni. Verkefninu Motorways of the Sea er sömuleiðis ætlað að stuðla að sjóflutningum sem og verkefni sem nefnist Short Sea Shipping.

Fljótt á litið virðist aðild að ESB ekki hafa mikil áhrif til viðbótar því sem þegar er orðið vegna aðildar að EES. Þó er ljóst að Ísland mun fá fulla aðild að Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) og að nefnd um öryggi í höfnum (COSS). Jafnframt má gera ráð fyrir að aðgengi að styrkjum og fjármagni til framkvæmda í hafna-, vita- og sjóvarnamálum muni opnast og styrkir til rannsókna með sama hætti.

Árið 2006 gaf framkvæmdastjórnin út [grænbók Evrópusambandsins um siglingastefnu þess](#). Með bókinni er stefnt að því að setja heildarstefnu um allt sem snýr að málefnum tengd sjónum, þar með talið nýtingu auðlindanna, stjórnun fiskveiða, eftirlit með fiskveiðum, nýtingu á jarðgasi/olíu úr grunnsævi, hafnir, siglingar, öryggismál sjófarenda, skipasmíðar, umhverfismál, atvinnumál sjómanna, félagsleg réttindi, menntun, þjálfun, rannsóknir o.fl. Horfið er frá núverandi fyrirkomulagi um að skoða hvern þátt fyrir sig, óháð öðrum.

Með þessari leið er talið að eftirfarandi náist fram:

- betri heildaryfirsýn
- tengslin milli einstakra sviða verði ljósari
- hagkvæmara og markvissara stjórn tæki
- aukin hagsæld - betra efnahagslíf
- verndun umhverfis
- samkeppnishæfari evrópskur skipaiðnaður
- sérfræðipækning nýtist betur
- rannsóknir og þróun auk nýsköpunar
- Evrópa verði í broddi fylkingar í heiminum

Íslendingar hafa tekið þátt í mótun og framkvæmd siglingastefnunnar ESB lögðu t.d. fram [afstöðu sína til grænbókarinnar](#), en mörg ráðuneyti og undirstofnanir ríkisins komu að gerð þess skjals. Jafnframt hefur verið birt [samræmd stefna Íslands um málefni hafsins](#).

Í framhaldi af birtingu grænbókarinnar var samþykkt [aðgerðaráætlun \(Action Plan\)](#) til að koma stefnunni í framkvæmd.

Framkvæmdastjórn ESB lagði fram [áfangaskýrslu](#) um miðjan október 2009, þar sem gerð er grein fyrir því sem áunnist hefur á sviði siglingastefnunnar á undanförunum tveimur árum ásamt því að fjalla um framtíð hennar og sett fram stefnumótun í sex liðum:

- Samþætting stjórnunarháttanna á sviði siglingamála: Stofnanir ESB, aðildarríkjanna og strandsvæða gegna sérstöku ábyrgðarhlutverki við að tryggja að stefnumótun á sviði siglingamála sé aðlöguð og samhæfð með það í huga að fyrirbyggja og vinna gegn hugsunarhætti sem miðar að þróun í átt til einangrunar geirans. Koma ber á skilvirkri málsmeðferð og aukins samstarfs á milli geira auk samráðs við hagsmunaaðila í því skyni að virkja alla þætti stefnumótunar sjávarstýringar starfsemi.
- Þróun margvirkra stefnumörkunartækja: Miðar að áætlanagerð siglingamála m.t.t. rýmis, yfirgripsmikil þekking og gögn á sviði siglinga og samþætt eftirlit með siglingamálum.
- Skilgreining á takmörkunum á siglingastarfsemi eftir því sem nauðsyn krefur í því skyni að tryggja sjálfbærni: Innan ramma tilskipunarinnar um skipulagsáætlun á sviði siglinga mun þetta tryggja að engin siglingastarfsemi fái að þróast án þess að raunverulega sé tekið tillit til samsafnaðra áhrifa þess á umhverfi sjávar.

- Þróun svæðisskipulagningar við sjávarsíðuna: Aðlaga þarf forgangsverkefni og stefnu-mörkunartæki á sviði siglingamála að sértækum jarðeðlisfræðilegu, efnahagslegu og stjórnmálalegu samhengi helstu málaflokka á helstu svæðum Evrópu sem liggja að sjó.
- Þróun alþjóðavíddar samþættrar stefna ESB um siglingamál: Efla forystu ESB á sviði siglingamála á heimsvísu, þ.m.t. við umræður um loftslagsbreytingar og vernd líffræðilegs fjölbreytileika lífríkis sjávar sem mun styrkja verulega stöðu ESB þegar um er að ræða marghliða og tvíhliða tengsl.
- Endurnýjuð áhersla á hagvöxt, atvinnu og nýsköpun: ESB ætti að hafa yfir að ráða samþættri, yfirgripsmikilli verkefnaskrá um efnahag siglingamála, þ.m.t. að stuðla að þróun sjóflutningastarfsemi innan Evrópu, örva fjárfestingu í skipum sem sigla undir fánum ESB-ríkja og í skipasmíðaiðnaðinum með áherslu á verkefni um hrein skip og tengja þannig stefnu ESB um orkumál og loftslagsbreytingar við siglingamálastefnuna og með því að tryggja það í umræðunni um stefnu um svæðisbundna samloðun að fullt tillit sé tekið til þeirra svæða sem tengjast siglingum og liggja að sjó.

Samgöngur á landi

ESB vinnur að þróun löggjafar og rekur ýmis verkefni á sviði landsamgangna þ.m.t. lestasamgangna. Hér er einungis vikið að umferðar- og vegamálum. Eins og varðandi aðrar samgöngugreinar snýr löggjöf ESB á þessu sviði að öryggismálum, samkeppnismálum, tryggingamálum og neytendamálum. Nefna má löggjöf um ökuskírteini, skráningu og kröfur til bifreiða, löggjöf um fólks- og vöruflutninga, akstur- og hvíldartíma, um öryggisrýni vega o.s.frv. Allar helstu reglur á sviði landsamgangna eru innleiddar á Íslandi samkvæmt EES samningnum.

Ekki verður séð að breytingar yrðu á þessu sviði við inngöngu í ESB að undanskildri hugsanlegri þátttöku í TEN-T stofnuninni sem vikið var að hér að ofan.

Umhverfi ESB í samgöngum,

Umhverfi samgangna í Evrópusambandinu mótast af samgöngustefnu sambandsins, TEN-T. Frá upphafi hafa markmið samgöngustefnunnar verið: *hreyfanleiki, umhverfisvernd, næg orka, vinnuvernd, neytendavernd og vernd íbúa*. Líklegt er að þessi markmið haldist óbreytt í nánustu framtíð. Helstu vandamál Evrópusambandsins hafa verið vandamál tengd flutningum á vegum svo sem eins og umferðarteppur, losun gróðurhúsalofttegunda, slys o.fl. Því hefur eitt af meginverkefnum þess verið að færa flutninga af vegum yfir á aðrar flutningsgreinar aðallega skip og járnbrautir. Þess vegna er í samgöngustefnu sambandsins lögð megináhersla á að byggja upp mikilvæga vatnavegi og járnbrautir. Í tengslum við samgöngustefnuna hefur Evrópusambandið kynnt nýjar áætlanir eins og Marco Polo-áætlanirnar, áætlunina um Motorways of the Sea, Short Sea Shipping o.fl.

Samgöngustefna Evrópusambandsins, TEN-T

Hugmyndinni um sam-evrópsk kerfi eða *Trans European Networks, TEN*, kom fram í lok níunda áratugarins í tengslum við hugmyndina um sameiginlegan innri markað Evrópusambandsins. TEN var komið á fót með ákvörðun 1692/96 frá 23. júlí 1996 um viðmiðunarreglur bandalagsins við uppbyggingu samevrópska flutningakerfisins. Kerfið á að byggja upp smám saman til ársins 2020 með því að samþætta innviði land-, sjó- og loftflutninga og verður að uppfylla nokkur skilyrði:

- Tryggja sjálfbæra flutninga á fólki og vörum innan svæðisins án innri landamæra og vinna að markmiðum ESB í umhverfis- og samkeppnismálum auk þess að styrkja efnahagslega og félagslega samþættingu.
- Vera fyrsta flokks þannig að það beri sig fjárhagslega og skili efnahagslegum ábata.

- Taka til allra tegunda flutninga og með tilliti til styrkleika hvers þeirra um sig.
- Nýta sem best þá innviði sem þegar eru fyrir hendi.
- Samþætting samgöngugreina á að vera sem mest.
- Vera fjárhagslega hagkvæmt.
- Ná til alls svæðis sambandsins og tryggja þannig tengingu miðsvæða við eyjar og önnur jaðarsvæði án flöskuhálsa
- Tryggja tengingar við EFTA löndin, lönd mið og austur Evrópu og Miðjarðarhafssvæðið.

Netið skal ná til bæði innviða, umferðarstjórnunarkerfa og staðsetningar- og leiðsögukerfa. Innviðir flutningakerfisins skulu innihalda vegi, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir, hraðbrautir, sjóinn, hafnir og hafnir á skipgengum vatnaleiðum, flugvelli og önnur tengimannvirki milli samgöngugreina. Umferðarstjórnunarkerfið og staðsetningar- og leiðsögukerfin skulu ná til nauðsynlegra tæknilausna og upplýsinga- og fjarskiptakerfa til að tryggja virkni kerfisins og góða umferðarstjórnun. Aðgerðir Evrópusambandsins munu beinast að:

- Hönnun og endurskoðun á henni.
- Verkefnum er varða almenningshagsmuni
- Aðlögun að því kerfi sem þegar er til staðar
- Hvatningu til að samhæfa samgöngugreinar og byggingu samgöngumiðstöðva
- Samvinnu við lönd utan sambandsins um uppbyggingu kerfisins og samþættingu við samgöngur þeirra.

Framlög til TEN-T verkefna koma af fjárlögum ESB, frá uppbyggingasjóðum ESB og frá Evrópska fjárfestingabankanum auk mótframlags til verkefnanna frá aðildarríkjanna.

Motorways of the Sea

Árið 2001 lagði framkvæmdastjórn Evrópusambandsins til þróun sk. „hraðbrauta hafsins“ (e. Motorways of the Sea) sem raunverulegan valkost við landflutninga. Framkvæmdastjórnin taldi að til að aðstoða við uppbyggingu þeirra ætti að veita til þeirra fé af sjóðum sambandsins og að þessar hraðbrautir ættu að vera hluti af samgönguneti TEN-T kerfisins. Markmiðið er ekki aðeins að nýta gífurlega flutningagetu skipgengra vatnaleiða og samgangna á sjó til að efla efnahagslíf Evrópusambandsins og gera það samkeppnishæfara, heldur er þetta leið sambandsins til að ná fleiri markmiðum. Þar má nefna að létta á vegakerfi sambandsins, auka umferðaröryggi, draga úr orkuþörf og mengun, þar með talinn útblástur gróðurhúsalofttegunda, auk þess að draga úr hávaða.

Hraðbrautir hafsins eru hugsaðar sem nýjar flutningaleiðir sem grundvallast á flutningum á sjó, með möguleikum á færslu milli flutningagreina og byggjast á aðferðum flutningafræði (logistics). Þetta ætti að geta orðið til að skipulag flutninga innan sambandsins gjörbreyttist á næstu árum, þ.e. þessar flutningakeðjur ættu að vera sjálfbærari og hagkvæmari en flutningar sem miðast eingöngu við vegi. Í þessum tilgangi þarf ekki aðeins að nýta til fullnustu möguleika til sjóflutninga heldur einnig til flutninga á járnbrautum og á skipgengum vatnaleiðum sem samhæfðri keðju flutninga.

Flutningar á öllum leiðunum eiga að hafa hafist árið 2010. Til að svo geti orðið þurfa þrjú þættir að vera til staðar: Í fyrsta lagi þarf að velja hafnir og sjóinn sem flutningagrein til að nægjanlegt vöruflæði náist. Í öðru lagi þurfa allir aðilar í flutningakeðjunni, sem og kaupendur og seljendur, að hafa áhuga á að flutningar færast á þessar leiðir. Í þriðja lagi

þurfa hraðbrautir hafsins að geta boðið mestu hugsanlegu gæði til að laða að viðskiptavini. Leiðir til að styðja við *Motorways of the sea* eru fyrst og fremst TEN-T, Marco Polo II, sjóðir sambandsins til samþættingar landa og svæða, fyrirgreiðsla Evrópska fjárfestingabankans og ríkisaðstoð.

Við endurskoðun TEN-T reglanna árið 2004 urðu *Motorways of the sea* eitt af 30 forgangsatriðum sem styrkja skyldi með TEN-T áætluninni. Samkvæmt áætluninni verður veittur styrkur til byggingar innviða og fleiri atriða sem stuðla að markmiðum *Motorways of the Sea*. Hluti af fjárveitingu áætlunarinnar eru 310 milljóna evra sjóður til þessa verkefnis sérstaklega á árunum 2007-2013. Fyrsta fjárveitingin úr þessum sjóði var í lok árs 2007. Samkvæmt Marco Polo II áætluninni eru veittir styrkir til ýmiss konar samgönguþjónustu og því fellur hún vel að TEN-T áætluninni. *Motorways of the sea* er eitt af fimm atriðum sem styrkir eru veittir til eftir Marco Polo áætluninni. Sjóðir sambandsins til samþættingar landa og svæða hafa sumir fjárveitingar sem sérstaklega eru ætlaðar til *Motorways of the Sea*. Stuðning Fjárfestingabanka Evrópu er hægt að veita sem endurfjármögnun skulda eða skuldaábyrgð undir *Loan Guarantee* undir TEN-T áætluninni, LGTT.

Short Sea Shipping

Short Sea Shipping er hugtak sem notað er yfir flutning á vörum og fólki á sjó á leiðum sem ekki liggja yfir úthaf. Með *Short Sea Shipping* er átt við flutning á hvers kyns vörum með hvaða lagi sem er. Flestar siglingaleiðir innan Evrópu falla undir þessa skilgreiningu, m.a. leiðin til Íslands.

Short Sea Shipping-flutningar hafa verið settir í forgang af Evrópusambandinu í samgöngustefnu þess. Í dag má telja að 40% af flutningum innan sambandsins fari fram á þessum leiðum. Helstu kostirnir við *Short Sea Shipping* eru að þeir eru umhverfisvænir, áreiðanlegir og ódýrir. Þá er minni hætta á þjófnaði og ránum en við flutninga á vegum. Flutningar með SSS jukust um 32% á milli áranna 1995 og 2004, eða svipað og flutningar á vegum. Á leiðum sem teljast SSS leiðir eru fluttir 39% allra tonnklómetra innan sambandsins en 44% á vegum. Ekki eru til sérstakar gerðir um áætlunina og ekki er veitt fé til *Short Sea Shipping* sérstaklega en því er veitt í gegnum aðrar áætlanir eins og til dæmis áætlunina um *Marco Polo* og *Motorways of the Sea*.

Marco Polo

Marco Polo áætlun ESB snýst um að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna með því að styrkja samgang á milli flutningagreina í þeim tilgangi að færa flutninga af vegum á sjó, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir. Markmiðið með áætluninni er að færa aukningu í millilandaflutningum fram til 2010 yfir á sjó, skipgengar vatnaleiðir og járnbrautir.

Sem dæmi um möguleika Íslendinga til að nýta sér þau tækifæri sem þarna felast má nefna að íslenskt skipafélag tæki að sér að sigla með vöru á leiðinni á milli Norður-Spánar og Suður-Frakklands og létta þannig á umferð yfir Pýreneafjöllin.

Jafnframt að takist að tengja færslu á vöruflutningum hér á landi við flutninga á milli landa geta slík verkefni verið styrkhæf. Sem dæmi má taka vöru sem ekið er frá Ísafirði til Reykjavíkur þar sem henni er skipað út. Verði ákveðið að sigla með vöruna frá Ísafirði til Reykjavíkur og síðan þaðan til Rotterdam, svo dæmi sé tekið, getur slíkt talist til styrkhæfra verkefna.

Þá má, í samræmi við það sem komið var inn á hér framan, benda á styttri akstur og lengri siglingu við flutning á vörum frá Íslandi til Evrópu.

Umferðaröryggismál

Um 50.000 manns deyja í umferðarslysum ár hvert í ríkjum Evrópusambandsins. Sambandið hefur sett sér það markmið að fækka þeim um 50% fyrir árið 2010 eða um 25 þúsund manns ár hvert. Stefna ESB er varðandi þetta málefni er sú að á ákveðnum vegum eigi ökutæki ekki að mætast án þess að vegrið sé á milli. Um er að ræða umferðaröryggismál sem myndi þó hugsanlega vera frekar styrktækt í gegnum starfsemi Vegagerðarinnar.

Umferðarstofa annast umsjón og framkvæmd NorType gagnagrunnsins, en það er samvinnuverkefni skráningaraðila ökutækja á Íslandi, Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. NorType gagnagrunnurinn inniheldur upplýsingar um tæknilegar útfærslur fólksbifreiða skv. evrópskum gerðarviðurkenningum, Whole Vehicle Type Approvals (WVTA). Í stað þess að frumgögnin séu skráð í hverju landi fyrir sig þá eru gögnin búin til hjá Umferðarstofu sem miðlar þeim til aðildarlandanna, sem síðan eru notuð til skráninga í ökutækjaskrá viðkomandi lands. Mikil áhersla er lögð á gæði og áreiðanleika gagnanna og er farið eftir mjög ströngum skráningarreglum. ESB hefur sýnt þessu verkefni áhuga. Mætt hefur verið á sameiginlega fundi þeirra aðila sem standa að verkefninu af hálfu ESB. Rétt er að taka fram að skráningar á borð við þessar er sums staðar mjög lélegar í aðildarríkjunum. Þó svo að þetta sé ekki styrktækt þar sem við erum mun frammar en aðildarríkin í skráningum þá er rétt að taka þetta fram hér.

Evrópusambandið hefur samþykkt stefnu sem miðar að því að draga úr losun koltvísýrings frá bifreiðum¹⁴. Frá og með 1. sept 2009 verða framleiðendur að framleiða bifreiðar sem uppfylla Euro 5, sbr. reglugerð. Almennur markaður má þó selja bifreiðar sem ekki uppfylla Euro 5 til ársins 2011. Óheimilt verður að nýskrá bifreiðar sem ekki uppfylla Euro 5 eftir þann tíma. Frá og með 1. sept 2012 verða framleiðendur að framleiða bifreiðar sem uppfylla Euro 6, sbr. reglugerð. Almennur markaður má þó selja bifreiðar sem ekki uppfylla Euro 6 til ársins 2014.

¹⁴ [Regulation \(EC No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles](#)

Viðauki I

Starfshópur Samgönguráðs um áhrif ESB umsóknar á samgöngumál

Anna Margrét Guðjónsdóttir, sérfræðingur, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, formaður

Eiríku Bjarnson, verkfræðingur þróunarsviðs, Vegagerðinni

Helgi Jóhannesson, forstöðumaður stjórnsýslusviðs, Siglingastofnun Íslands

Hermann Sæmundsson, skrifstofustjóri sveitarstjórnarmála, samgönguráðuneytinu

Jóhanna Helga Halldórsdóttir, lögfræðingur, Flugmálastjórn

Karl Alvarsson, skrifstofustjóri samgönguskrifstofu, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu

Marta Jónsdóttir, lögfræðingur, Umferðarstofu

Stefanía Traustadóttir, skrifstofu sveitarstjórnarmála, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu

Viðauki II

Hugsanleg IPA verkefni á tímabilinu 2009-2012

Sbr. lista sem sendur var framkvæmdastjórn Evrópusambandsins í október 2009

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti

- Aðstoð við að skilgreina lánshæf stór samgönguverkefni gagnvart Evrópska fjárfestingabankanum og öðrum fjármálastofnunum ESB, þ.e. Jaspers, Jessica og Jeremie. Koma á tengslum við þessar stofnanir.
- Ráðgjöf til Lánasjóðs sveitarfélaga um samstarf við lánastofnanir eins og EIB, EIF o.fl.
- Aðstoð við að skilgreina samgöngukerfi landsins í samhengi við TEN kerfið
- Aðstoð og leiðbeiningar um samþætta áætlanagerð.

Flugmálastjórn

- Starfsemi og fjármögnun FMS með tilliti til aðildar að ESB. Hvar þarf að breyta áherslum, eru vinnuferli nægilega öflug t.d. varðandi flugöryggisleg atriði (vottanir og heimildaveitingar) og til að innleiða nýjar reglugerðir t.a.m. um SES; réttind farþega; umhverfismál ofl.
- Tengsl og aðkoma FMS að Eurocontrol ef af aðild verður; kröfur Eurocontrol til starfsmanna, fjöldi þeirra og þjálfun
- Kynnis- og þjálfunarferðir til Eurocontrol til að kynnast kröfum þeirra og starfsemi

Á sviði flugleiðsögu:

- Stefnumótun í leiðsögumálum í flugi innanlands, m.t.t. framtíðar tækni, búnaðar, aðflugsferla ofl.
- Yfirferð og mat á núverandi hlutverki FMS sem NSA sem er okkar skilgreinda hlutverk í Single European Sky ekki síst m.t.t. flugleiðsögu á úthafinu. Ferlar, skipulagning og mat á mannafla og þjálfunarþörf sérfræðinga.
- Mat á þeim framtíðarkröfum sem væntanlegar eru og þeim breytingum sem þurfa að eiga sér stað hjá FMS til að uppfylla þær kröfur, t.d. hvað SES II hefur í för með sér.
- Kynnis- og þjálfunarferðir fyrir sérfræðinga og eftirlitsmenn FMS fyrir ný verkefni er tengjast SES II og útvíkkuðu eftirlitshlutverki FMS.
- Stuðningur við þátttöku sérfræðinga FMS í ýmsum nefndum/fundum sem tengjast SES og eru nausynlegir til að uppfylla kröfur SES.
- Aðkoma Íslands að NEFAB verkefninu. Sérstaklega þátttaka í fundarkostnaði og þjálfunarmál. Heimsóknir sérfræðinga FMS til FAB landa til að kynnast aðferðafræði.
- SESAR verkefnið (sem Flugstoðir ohf er að taka þátt í). Heimsóknir sérfræðinga til samstarfslanda.
- Galileo (er komið í EES samninginn, veit ekki hvort það á við)

Á sviði flugvallamála og flugverndarmála:

- Regluhverfi íslenskra flugvalla í EASA umhverfi. Mat á því hvaða flugvellir muni falla undir væntanlega reglugerðaramma EASA og hverjir falla utan hennar og hvað íslensk reglugerð þurfi að innihalda. Hvaða ákvæði þurfa að verða eftir í íslensku reglugerðinni til að ná yfir slíka flugvelli. Hefur þetta áhrif á starfsemi FMS og fjölda sérfræðinga? Stefnt er að því að EASA taki yfir flugvallamála flokkinn árið 2012. Þjálfunarferðir sérfræðinga /eftirlitsmanna FMS í tengslum við þessar nýju kröfur.
- Kynnis- og þjálfunarferðir til að skoða flugvelli í ríkjum ESB með tilliti til eftirlits flugvalla.
- Gerðir ESB vegna umhverfismála og starfsumhverfi íslenskra flugvalla/flugrekstur.
- Kynnis- og þjálfunarferðir til að skoða aðgerðir í flugvernd á flugvöllum í ríkjum ESB með tilliti til flugverndareftirlits á flugvöllum á Íslandi.
- Mat á breyttum áherslum og útvíkun hlutverks FMS með væntanlegri uppstökkun á EB reglugerð um flugvernd og áhrif þess á starfsemi FMS og fjölda sérfræðinga.

- Aðlögunarákvæði vegna evrópskra flugverndarreglna á Íslandi sem nú eru í gildi, hvað gerist við inngöngu í Evrópusambandið? Heldur Ísland sérstöðu sinni - eða er etv ekki ástæða til þess að reyna að halda undanþágunni.
- Stuðningur við þátttöku sérfræðinga FMS í ýmsum nefndum/fundum sem tengjast flugvernd (AVSEC) og Flugvöllum (GASR/EASA) og eru nausynlegir til að uppfylla kröfur ESB/EASA.

Á sviði flugöryggismála:

- Kynnast starfsemi EASA sérstaklega varðandi upphafsvottun, tegundarskírteini m.fl.
- Skipulag eftirlits og áætlanagerð með afmörkuðum þáttum flugstarfsemi–og viðeigandi útfærsla.
- Kynnis- og þjálfunarferðir til að skoða eftirlit og skipulagningu í ríkjum ESB.
- Ráðgjöf varðandi úrvinnslu á flugöryggislegum gögnum og greining.
- Úttekt og ráðgjöf varðandi eftirlit með þjálfun flugmanna sem og prófdæmingu.

Flugmál

Á sviði framkvæmda á flugvöllum

- Tækjageymsla við Reykjavíkflugvöll
- Aðflugsljós á Egilsstaðaflugvelli
- Stefnusendir á Ísafjarðarflugvelli
- Malarslitlag á ótitltekna flugbraut
- Flugstjórnarmiðstöð
- GNSS/AIS upplýsingaþjónusta
- Veðurupplýsingakerfi
- Flugvernd- öryggismál
- Yfirborð flugbrautar í Vestmannaeyjum
- Yfirborð brauta og hlaða – málning

Siglingastofnun

- Aðlögun og undirbúningur fyrir þátttöku í TEN-T
- Aðstoð við stefnumótun í leiðsögumálum skipa
- Aðstoð við að greina áhrif siglingastefnu Evrópu á hafna- og siglingamál
- Aðstoð við framkvæmd eftirlits með flokkunarfélögum – byggja upp þekkingu
- Aðstoð við innleiðingu og framkvæmd reglna um farþegaskip í innanlandssiglingum
- Ráðgjöf við framkvæmd gæðastjórnunar hjá siglingastofnunum
- Ráðgjöf um undirbúning úttektar Alþjóðasiglingamálastofnunar á Siglingastofnun Íslands
- Aðstoð við innleiðingu og framkvæmd reglna um siglingavernd
- Ráðgjöf um útgáfu alþjóðlegra atvinnuskírteina til sjómanna
- Ráðgjöf um framkvæmd skipaskráningar
- Fjárhagslegan stuðning við þátttöku í þjálfunaráætlun hjá Siglingaöryggisstofnun Evrópu:
 - Training on Human Element in maritime safety
 - Training for Newcomers on EU maritime legislation
 - Basic training for Marine Accident Investigators
 - Promoting Best Practice on enforcement of certain environment EU legislation
 - Training on EU maritime legislation
 - ISM training (train the trainer)
 - Promoting Best Practice on Ballast Water management
 - Maritime Labour Convention
 - Ship and port security
 - Monitoring recognized organizations
 - 3rd maritime safety package (expanded over two years)
 - IMDG Code

Umferðarstofa

Umferðaröryggisvið:

- Sérfræðiaðstoð við að þróa módel til að meta kostnað sem hlýst af umferðarslysum.
- Sérfræðiaðstoð við að meta áhrif herferða, áróðurs og auglýsinga á umferðaröryggi. Upplýsingar um rannsóknir sem búið er að gera og kynna, t.d. um notkun öryggisbelta (England)
- Hvernig á að meta áhrif umferðarfræðslu almennt sem snýr að börnum og unglingum, skilar hún árangri og hvernig á að mæla árangurinn? Hvaða leiðir eru árangursríkastar? Margmiðlunarefni í tengslum við THINK herferðina í Englandi er mjög áhugavert.
- Umferðaröryggisáætlun á landsvísu og fyrir einstök sveitarfélög, hvaða þætti á að taka með og hvernig? Hvað er líklegast til að skila árangri? Austurríki og England.
- Hraðamyndavélar, hver er skilvirkasta strategían í tengslum við notkun þeirra og rafrænt eftirlit almennt í umferðinni? Frakkland.
- Umferðarfræðsla í framhaldsskólum, hvaða nálgun er líklegust til að skila árangri? England og Holland.
- Staðlar öryggisbúnaðar (bílstólar, hjálmur, belti o.fl.). Sérfræðiaðstoð við að lesa úr stöðlum og túlka niðurstöður og áhrif þeirra.
- Sérfræðiaðstoð frá sænsku (og norsku) vegagerðinni við uppbyggingu skrikvagnakennslu hér á landi, samanburði á framkvæmd landanna og mat á árangri.
- Sérfræðiaðstoð frá Austurríki, Þýskalandi og Danmörku vegna sértækra ráðstafana er snúa að öikumönnum vegna
- umferðarlagabrota (sérstök námskeið)
- óöryggis / vanhæfni sem tengist aldri / heilbrigði
- Sérfræðiaðstoð frá Finnlandi (AKE) vegna þrepaskiptingar í ökunámi á grundvelli GADGET módelisins.
- Sérfræðiaðstoð frá Þýskalandi og Danmörku við uppbyggingu kerfis vegna starfsþjálfunar og endurmenntunar öikumanna stórra bifreiða (tilskipun 2003/59)
- Sérfræðiaðstoð frá Englandi við breytingu á skriflegum prófum og aukningu á þætti áhættumats (hazard perception) í tölvutækum prófum.

Ökutækjasvið:

- Sérfræðiaðstoð frá Svíþjóð vegna svokallaðra Kit bifreiða. Nauðsynlegt er að fá sýnikennslu á samsetningu slíkra bifreiða þar sem hugsanlega þyrfti að bæta við skoðunarhandbók upplýsingum vegna skoðunar slíkra bifreiða.
- Sérfræðiaðstoð vegna reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja. Bifreiðar frá N-Ameríku hafa fengið ýmsar undanþágur í reglugerðinni og þarf að útrýma þeim. Töluverð vinna er áætluð við verkefnið.
- Sérfræðiaðstoð vegna „national type-approval system of small series“. Tilskipun 2007/46/EC.
- Sérfræðiaðstoð/fræðsla vegna mengunar frá ökutækjum, þ.e. vegna Euro staðla.
- Sérfræðiaðstoð vegna breytinga á orkugjöfum ökutækja, þ.e. frá því að nota bensín yfir í að nota metan og rafmagn. Þýskaland.
- Sérfræðiaðstoð vegna skoðunar ökutækja eftir að orkugjafanum er breytt, þ.e. hvað kröfur eru gerðar við skoðun.
- Sérfræðiaðstoð vegna fræðslu skoðunarmanna sem starfa á skoðunarstöðum og eftirlits með þeim.

Vegagerðin

- Aðlögun og undirbúningur fyrir þátttöku í TEN-T samgöngukerfinu.
- Aðstoð við að aðlaga það kerfi sem við höfum verið að leggja grunn að hér, varðandi innheimtu þungaskatts, að kerfum sem unnið er að á evrópska vísu, þ.e. staðsetning og

raunmæling ekinna kílómetra með GPS og síðar GALILEO og jafnframt hvort evrópska kerfið leggi okkur einhverjar skyldur á herðar. (Sjá einnig hugmyndir um pilot project þessu tengt)

- Aðstoð við að skoða hvernig okkar vöktunarkerfi með ástandi vega, bæði hvað varðar færð og slíkt, sem og burðarþolsástand getur fallið inn í sambærileg kerfi í Evrópu, eða öfugt.

Viðauki III

Verkefni sem hafa verið undirbúin og hægt er að ráðast í með skömmum fyrirvara

Vegamál

- Suðurlandsvegur frá Selfossi til Reykjavíkur *
- Vesturlandsvegur á Kjalarnesi *
- Hvalfjarðargöng *
- Vaðlaheiðargöng *

Suðursvæði

- 1 Hringvegur um Hornafjarðarfljót (2) *
- 1 Hringvegur, brýr í Öräfum, stytting hringvegar (2,3) *
 - o Skeiðará – Virkisá
 - o Virkisá – Kotá
- 1 Hringvegur, brýr á Suðurlandi (2,3)
 - o Jökulsá á Sólheimasandi *
- 1 Hringvegur Markarfljót – Selfoss, 2 + 1 vegur (2018+) *
- 1 Hringvegur norðan Selfoss (3) *
- 427 Suðurstrandarvegur, Krýsuvíkurvegur – Ísólfskáli (2)
- Ný Vestmannaeyjaferja *

Suðvestursvæði

- 1 Hringvegur á Kjalarnesi *
- 40 Hafnarfjarðarvegur, gatnamót við Vífilsstaðaveg
- 41 Reykjanesbraut, gatnamót við Bústaðaveg (2) *
- 41 Reykjanesbraut, Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur (2) *
- 41 Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur – Vatnsleysustrandarvegur (2) *
- 411 Arnarnesvegur, Reykjanesbraut – Breiðholtsbraut
- 415 Álftanesvegur, Hafnarfjarðarvegur – Bessastaðavegur

Norðvestursvæði

- 1 Hringvegur um Borgarnes (3) *
- 52 Uxahryggjavegur
- 54 Snæfellsnesvegur um Fróðárheiði
- 59 Laxárdalsvegur
- 60 Vestfjarðavegur, Þorskafjörður – Kollafjörður (2,3)
- 60 Vestfjarðavegur, Vattarfjörður – Kjálkafjörður (2,3)
- 60 Vestfjarðavegur, Dýrafjarðargöng (2)
- 61 Djúpvegur í Seyðisfirði og Álftafirði (2) *
- Breikkun brúa á Norðvesturlandi (2,3) *

Norðaustursvæði

- 1 Hringvegur, Jökulsá á Fjöllum (2) *
- 1 Hringvegur um Lagarfljót (2,3) *
- 1 Hringvegur í Berufirði (2018+) *
- 85 Norðausturvegur um Skjálfandafljót og Tjörn (2,3)
- 85 Norðausturvegur, Vopnafjörður – Brunahvammsháls
- 87 Kísilvegur (2)

- 92 Norðfjarðarvegur, Norðfjarðargöng (2)
- 96 Suðurfjarðavegur (3) *
- 862 Dettifossvegur (2)
- 939 Axarvegur (2)
- Breikkun brúa á Norðaustursvæði (2,3) *

* Vegir sem hafa verið skilgreindir sem hluti af TEN-T kerfinu

Viðauki IV

Sjóðir og áætlanir Evrópusambandsins sem tengjast samgöngumálum

Áætlanir sem eru aðgengilegar í gegnum EES samninginn:

- Marco Polo
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm
- 7. rannsóknáætlun ESB
<http://cordis.europa.eu/fp7/>
- Samkeppnis- og nýsköpunaráætlun ESB
http://ec.europa.eu/cip/index_en.htm

Aðrir áætlanir og sjóðir sem verða aðgengilegar ef Ísland gerist aðili að Evrópusambandinu:

- Svæðapróunarsjóður (e. European Regional Development Fund (ERDF))
http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/feder/index_en.htm
- Dreifbýlissjóður (e. European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD))
http://ec.europa.eu/agriculture/rurdev/index_en.htm
- Sjávarbyggðasjóður (e. European Fisheries Fund (EFF))
http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/fisheries_sector_organisation_and_financing/166004_en.htm
- Byggðáætlun Interreg IV C
<http://www.interreg4c.net/>
- TEN-T, fullur aðgangur að samgöngunetinu og styrkjum
<http://tentea.ec.europa.eu/>
- INTERACT II
- Átak ESB í að efla almenningssamgöngur í þéttbýli – Civitas Futura
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/doc/com_2009_490_5_action_plan_on_urban_mobility.pdf
- Ýmsir styrkir til samgöngumála
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/grants/index_en.htm

Fjármálastofnanir og sjóðir Evrópusambandsins sem lána og/eða veita ráðgjöf og hafa milligöngu um útvegum fjármagns til samgönguverkefna. Verða aðgengilegar ef Ísland gerist aðili að Evrópusambandinu og etv. að einhverju leyti á sk. IPA tímabili

- Fjárfestingabanki Evrópu (EIB)
<http://www.eib.org/> - sjá sérstaklega um lánveitingar til verkefna á sviði samgöngumála: <http://www.eib.org/projects/topics/tens/index.htm>
- Fjárfestingarsjóður Evrópu (EIF)
<http://www.eif.org/>
- Jessica – stuðningur við stór verkefni á borgarsvæðum
http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/2007/jjj/jessica_en.htm
- Jaspers
<http://www.jaspers-europa-info.org/>

Viðauki V

Skammstafanir í skýrslunni

Skammstafanir í flugmálum

BASA – Bilateral Agreement on Safety Assessment: Samningar um gagnkvæma viðurkenningu á flugöryggismálum
EASA – European Aviation Safety Agency: Flugöryggisstofnun Evrópu
EUROCONTROL – The European Organisation for Safety in Air Navigation: Evrópustofnun um öryggi í flugleiðsögu
ICAO – International Civil Aviation Organisation: Alþjóðaflugmálastofnunin
JAA – Joint Aviation Authorities: Samtök flugmálastjórna í Evrópu
JAR – Joint Aviation Requirements
SES – Single European Sky: Sameiginlega evrópska loftrýmið
FAB – Functional Airspace Blocks: Stafræn loftrýmisumdæmi
IR – Implementing Regulations: Framkvæmdareglugerðir
NSA – National Supervisory Authority: innlent eftirlitsvald
NEFAB – North European Functional Airspace Blocks: Stafræna loftrýmisumdæmi Norður Evrópu
SESAR - Single European Sky ATM Research
AVSEC – Aviation Security: Flugvernd
GASR – Group of Aerodrome Safety Regulators: Samtök eftirlitsaðila með öryggi á flugvöllum
GNSS – Global Navigation Satellite System
AIS – Aeronautical Information Service: Upplýsingaþjónusta flugmála

Skammstafanir í siglingamálum

EMSA - European Maritime Safety Agency: Siglingaöryggisstofnun Evrópu
SAFESEANET: Öryggisnet sjávar:
LRIT - Long Range Identification and Tracking: Fjarvöktun kaupskipa
COSS
Maritime Policy: Siglingastefna Evrópu
Motorways of the Sea: Hraðbrautir hafsins
Short Sea Shipping: Flutningar á stuttum sjóleiðum

Innleiðingarferli EB/EBE gerða í íslenskan rétt

