

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 4 | 2016

Brussel, 6. juli 2016



Den 1. juli overtok Slovakia det roterende formannskapet i Rådet etter Nederland. Det er første gang landet innehar formannskapet.

Dette er de viktigste sakene Slovakia vil prioritere på ekom- og post-området:

- Bruk av 700 MHz-båndet; på det nederlandske formannskapets rådsmøte for telekom nådde medlemslandene enighet om et kompromiss om forslaget fra Kommisjonen – dette åpner for at det slovakiske formannskapet kan starte forhandlinger med Europaparlamentet så snart parlamentet har vedtatt sin posisjon. Målet for formannskapet er å få ferdigbehandlet forslaget før utgangen av året.
- Revisjon av grossistmarkedet for internasjonal gjesting; denne saken behandles for tiden i rådets arbeidsgruppe for telekom. Forslaget er avgjørende for å kunne innføre «roam-like-at home»-priser ved internasjonal gjesting fra 15. juni 2017. Se omtale av forslaget nedenfor.
- Revisjonen av ekomregelverket: her venter en på kommisjonenes forslag som er ventet fremlagt i september. Slovakia vil starte behandlingen a dette forslaget og vil på rådsmøte 2. desember sette saken på agendaen for en politisk diskusjon.
- Grensekryssende pakkelevering; forslaget er ment å fremme grensekryssende e-handel ved at prisene for pakkelevering gjøres transparente og mer oversiktlige.

Se nærmere omtale [HER](#).

På transportområdet prioriterer det slovakiske formannskapet følgende saker (omtalen gjelder Samferdselsdepartementets ansvarsområde):

- Revisjon av EASA-forordningen; det slovakiske formannskapet vil fortsette arbeidet nederlenderne starte og målet er å nå enighet i en generell innstilling innen utgangen av året.
- På luftfartsområdet vil formannskapet fortsette diskusjoner om mandat for Kommisjonen til å inngå omfattende luftfartsavtaler på EU-nivå med tredjeland.
- Som forberedelse til ICAOs 29 generalforsamling vil formannskapet arbeide for å koordinere en felles EU-posisjon, især når det gjelder en global markedsbasert mekanisme for å redusere CO₂-utslipp fra luftfarten.

Se nærmere omtale [HER](#).

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Oppsummering av rådsmøte transport 7. juni

Svært mange saker sto på agendaen på rådsmøtet 7. juni – det eneste rådsmøtet det nederlandske formannskapet arrangerte på transportområdet. Møtet startet med diskusjon om **NOx-utslipp** fra dieslbiler. Formannskapet hadde laget et [bakgrunnsdokument](#) for diskusjonen som inneholdt ulike spørsmål formannskapet ønsket belyst.

Tyskland redegjorde for hvilke tiltak som var truffet etter Volkswagen-skandalen. Den tyske samferdselsministeren, Alexander Dobrindt, mener at europeisk lovgivning er implementert vidt forskjellig i de ulike medlemslandene og at man må stanse de ulike fortolkningene av regelverket som finner sted. Samferdselsministeren understreket videre at det er behov for å revidere den eksisterende ordlyden i artikkel 5 punkt 2 i forordning 715/2007 (*on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information*), slik at det lages en liste med tilfeller der såkalte «defeat devices» kan brukes – for eksempel for å beskytte motoren. Ministeren sa at «*Formulating this exception with as much precision as possible would help strengthen legal certaint*».

Kommissær for det indre marked og industri, Elżbieta Bieńkowska, mener at det er unødvendig å endre lovgivningen om utslippskontroll av motorkjøretøy, men heller fokusere på effektiv gjennomføring av gjeldende regelverk. Hun støttet altså ikke den tyske posisjon om endringer i regelverket. Kommissæren sa at hun ikke var overbevist om at det er et behov for å endre ordlyden i eksisterende regelverk, som hun mener er "klar". På slutten av innlegget sitt nevnte hun mulige svakheter i regelverket for typegodkjenning (forordning 715/2007), men pekte samtidig på at produsenter alltid vil kunne finne en måte å omgå lovverket på. Derfor bør fokus først og fremst være på å styrke kontrollen og sørge for lik implementering av regelverket som allerede er på plass, i alle medlemslandene. Flertallet av medlemslandenes representanter uttalelser gikk i retning av å støtte Kommissjonens synspunkter og avviste Tyskland forslag om endring av artikkel 5 punkt 2. Disse landene omfatter bl.a. Frankrike, Belgia, Luxembourg, Tsjekkia, Ungarn, Polen og Nederland.

Ministrene diskuterte videre **luftfartsspørsmål**. Rådet fikk presentert en [framdriftsrapport](#) nå det gjelder arbeidet med forslaget om endringer i forordningen om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA) (216/2008 EASA-forordningen). Forslaget er en del av Kommissjonens luftfartsstrategi som ble lagt fram 7. desember 2015. Målet med forslaget er å ivareta flysikkerheten samtidig som man kan skape rom for at sektoren kan vokse i Europa i fremtiden.

Videre ga EUs transportministre Kommissjonen forhandlingsmandater for på vegne av fellesskapet å forhandle **luftfartsavtaler** med De forente arabiske emirater, Qatar, medlemslandene i Association of South Eastern Asian Nations (ASEAN) og Tyrkia. Kommissær Violeta Bulc ønsket velkommen støtten fra medlemslandene og beskrevet avgjørelsen som de første positive ringvirkningene fra luftfartsstrategi som Kommissjonen vedtok i desember i fjor. Når det gjelder tidsrammen for mandatene fikk ikke Kommissjonen fullt ut støtte – Kommissjonen hadde foreslått at det ikke skulle fastsettes noen tidsramme for mandatet, mens medlemslandene traff vedtak om en tidsramme for tre år for avtale med De forente arabiske emiratet og Qatar og fire år for Tyrkia og ASEAN. Se mer om dette i Rådets pressemelding [her](#).

På luftfartsagendaen sto også forberedelser til høstens **ICAO Assembly**. Kommisær Bulc understreket behovet for at man kommer frem til en avtale når det gjelder globale markedsbaserte mekanismer for å redusere CO₂-utslipp fra luftfarten. Kommisær Bulc understreket at EU må være ambisiøse og sikre en god løsning på globalt nivå.

Under punktet AOB på rådsmøtet tok Polen opp temaet **sosiale forhold i transportsektoren**. Polen gav uttrykk for at det er vanskelig å forstå Tyskland og Frankrikes krav om minstelønn. Mangel på sjåførere er et problem og den polske ministeren mente dette blir verre uten polske sjåførere på veiene. Latvia, Litauen, Ungarn, Romania, Bulgaria og Tsjekia støttet Polens synspunkter og uttrykte bekymring for introduksjon av ulike nasjonale beskyttelsestiltak. De ba Kommisjonen legge fram forslag som sikrer *ett indre marked* for transportsektoren. Det er overlevert en felleserklæring til Kommisjonen om dette underskrevet av 11 medlemsstater.

Den danske ministeren viste til at dette er en viktig politisk diskusjon. Diskusjoner knyttet til sosial dumping og ulovlig transport har fått mye oppmerksomhet – og mange medlemsland krever klarere regler. Internasjonal transport krever selvsagt løsning på EU-nivå, men ministeren understreket at det må finnes løsninger som fungerer for alle. Flere andre medlemsland ga også uttrykk for at det er nødvendig med klarere regler, og at det er nødvendig med regulering på EU-nivå. Kommisær Bulc viste til de tyske og franske sakene er til vurdering i Kommisjonen. Hun viste også til arbeidet som Kommisjonen holder på med når det gjelder Posting of workers-regelverket for transportsektoren.

Øvrige saker på agendaen for rådsmøtet var

- Inland navigation qualifications, der Rådet vedtok en generell innstilling (general approach) til forslaget om nytt direktiv om anerkjennelse av ervervsmessige kvalifikasjoner for ferdsel på innenlands vannveier. Pressemelding om dette [her](#).
- Sikkerhet for passasjerer på fartøyer, der kommissær Bulc presenterte forslaget Kommisjonen har lagt fra når det gjelder regler om sikkerhet på passasjerskip.
- Rapport fra det uformelle ministermøtet Amsterdam om grønn transport, der budskapet var at innovasjon er løsningen for tryggere, renere og fremtidsrettet transport og at transportsektoren vil ha gjennomgått store endringer innen ti år. Kommisjonen vil lage en strategi for «connected and automated driving». Se formannskapets rapport fra møtet [her](#).
- Kommisær Bulc er bekymret over dårlig fremskritt når det gjelder trafikksikkerhet – særlig i enkelte land. På rådsmøtet understreket hun at EU trenger høyre ambisjoner. «*Hvert liv teller og vi må starte å gjøre ting annerledes*». Innovasjon og samarbeid mellom medlemsland og andre som jobber med trafikksikkerhet er nødvendig.

Veitransport

PIN Award 2016 for arbeidet med trafikksikkerhet

Den europeiske trafikksikkerhetsprisen "Road Safety PIN Award for Outstanding Progress in Road Safety" gikk i år til Norge og 20. juni var statssekretær Tom Cato Karlsen i Brussel og mottok prisen på vegne av norske myndigheter. Det er den uavhengige europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen The European Transport Safety Council (ETSC) som står bak prisen, som har vært utdelt årlig siden 2006. Norge tildeles prisen for eksemplarisk framgang i reduksjon av drepte i trafikken mellom 2001 og 2015. Se nærmere omtale av saken [HER](#).

Danmark og Finland tas til EU-domstolen

Europakommisjonen har besluttet å anlegge søksmål mot Danmark og Finland for EU-domstolen for mangelfull implementering av EU-reglene for kabotasje. Etter Kommisjonens syn, er det elementer i de to landenes respektive nasjonale regelverk som ikke er i overensstemmelse med forordning nr. 1072/2009 om felles regler om adgang til det internasjonale markedet for godstransport på vei.

Kjernen i EUs kabotasjeregulering er retten for transportører med en fellesskapstillatelse til å utføre opptil tre transportoppdrag i et annet EU/EØS-land, etter lossingen av varene fra den opprinnelige grensekryssende turen.

Ifølge dansk rett kan et kabotasjeoppdrag bestå av flere laste- og lossesteder, men ikke begge deler. Kommisjonen mener at dette innebærer en urettmessig begrensning av EU-reglene. Den finske lovgivningen begrenser kabotasjekjøringen til 10 turer innenfor en periode på tre måneder. I tillegg anses hver lasting eller lossing som ett oppdrag. Begge disse elementene begrenser rekkevidden av EUs regelverk på en urettmessig måte, ifølge Kommisjonen.

At Kommisjonen nå går til domstolen, betyr at forutgående dialog mellom partene ikke har ført fram. Det vanlige er imidlertid at man kommer fram til en løsning før domstolen kobles inn, noe som både er ressurs- og tidsbesparende for de impliserte. Ifølge Kommisjonens egne tall, løses rundt 85 prosent av sakene før det går så langt som til EU-domstolen. Dette klarte man altså ikke i disse to tilfellene.

Les mer i Kommisjonens [pressemelding](#).

Kommisjonen tar grep ovenfor fransk og tysk minstelønn

Det har lenge vært kjent at Europakommisjonen har innvendinger mot den tyske minstelønnsordningen, hovedsakelig på grunn av konsekvensene for veitransporten. Minstelønnen ble innført 1. januar 2015 og senere suspendert av den tyske regjeringen i slutten av samme måned, men kun for transittkjøring gjennom landet. Ved kabotasje og internasjonal transport har den siden vært i kraft.

Kommisjonen iverksatte [19. mai 2015](#) traktatbruddprosedyre mot Tyskland. Den første fasen av prosedyren, som innledes med et formelt åpningsbrev («letter of formal notice») og følges opp med diskusjoner mellom partene, viste seg å ikke lede til noen løsning som imøtekom Kommisjonens krav. Dette er grunnen til at Kommisjonen nå tar saken videre, ved å sende tyskerne en såkalt grunnlagt uttalelse («reasoned opinion»), som markerer fase to i traktatbruddprosedyren.

Frankrikes minstelønn (Loi Macron), som trådte i kraft 1. juli i år, har vært gjenstand for dialog mellom Kommisjonen og den franske regjeringen den siste tiden. I likhet med den tyske ordningen, har også den franske blitt utformet med tanke på konkurranseforholdene innen veitransporten. Hovedforskjellen mellom de to er at transittkjøring ekskluderes av den franske, noe som gjør den mindre omfattende. Likevel innleder nå Kommisjonen traktatbruddprosedyre mot landet.

Det understrekes i den [felles pressemeldingen](#) at Kommisjonen i prinsippet støtter en minstelønn, men at både Tyskland og Frankrike går inn for systemer som begrenser friheten til å tilby tjenester og fri bevegelse av varer på en uforholdsmessig måte. Ifølge Kommisjonen kan det ikke

rettferdiggjøres at minstelønnen må respekteres selv i de tilfeller hvor transportoppdraget kun har en marginal lenke til medlemslandets territorium, ettersom dette vil skape urimelige administrative byrder for transportørene.

Både Tyskland og Frankrike har nå to måneder på seg til å svare Kommisjonen.

Kommisjonen får på sin side kritikk fra PPE-gruppen i Europaparlamentet for håndteringen av saken. MEP Janusz Lewandowski har på vegne av gruppen vist til at traktatsbruddprosedyren mot Tyskland har pågått i over et år, og at Kommisjonen ikke har gitt noen detaljerte svar til Europaparlamentet. Usikkerheten om ordningen skaper juridisk uklarhet for alle og han har derfor forelagt Kommisjonen følgende spørsmål til muntlig besvarelse:

- 1. Hva er dens holdning til anvendelsen av lovpålagt minstelønn i transportsektoren sett i lyset av nødvendigheten av å beskytte det indre marked og den frie utveksling av tjenesteytelser?*
- 2. Hva er status for den igangværende traktatsbruddprosedyren?*
- 3. Har den planer om at ta dette spørsmålet opp i sin kommende veitransportpakke?*

Kommisjonen vil besvare spørsmålene i Europaparlamentet plenumssesjon denne uken som siste punkt på [agendaen](#) torsdag ettermiddag.

Mangelfull implementering av førerkortregelverket

Hele 18 EU-land har fått påpakning fra Europakommisjonen om å implementere førerkortdirektivet (direktiv 2006/126/EF) på korrekt måte. Direktivet, som er inntatt i EØS-avtalen, introduserte blant annet nye førerkortklasser og ytterligere harmonisering av førerkorts gyldighet, og etablerte et nettverk for utveksling av førerkortinformasjon (RESPER).

Kommisjonen er ikke fornøyd med at mange land så langt har unnlatt å slutte seg til RESPER. Dette gjelder Østerrike, Belgia, Bulgaria, Tsjekkia, Kypros, Tyskland, Danmark, Estland, Spania, Frankrike, Finland, Italia, Litauen, Portugal, Slovakia og Slovenia. Det understrekes at bruken av dette nettverket er viktig for å forsikre seg om at det ikke utstedes mer enn ett førerkort per person.

Ellers er det på ulike punkter at landene ikke etterlever direktivet. En gjenganger er at førerkortklassene ikke er definerte i henhold til direktivets krav. Dette er tilfellet for blant annet Tsjekkia, Østerrike, Tyskland og Spania.

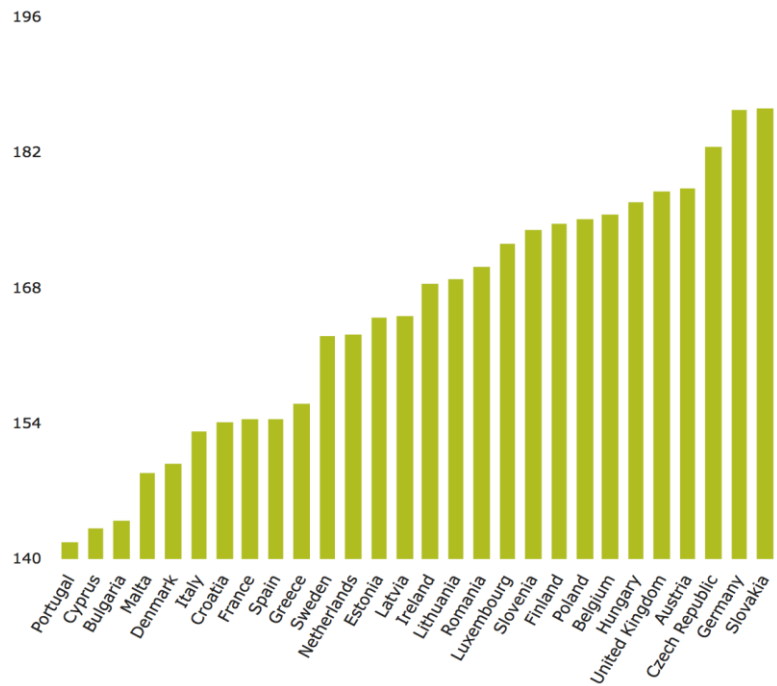
Mer informasjon på Kommisjonens nettsider: [European Commission asks 18 Member States to correctly apply EU rules on driving licences](#)

Ingen byks i varebilers utslippsreduksjoner

Selv om utslippene til nye varebiler i EU gikk ned i 2015 i forhold til 2014, er reduksjonen den minste siden Det europeiske miljøbyrået (EEA) startet målingene i 2012. Nylig publiserte data viser at gjennomsnittlige CO₂-utslipp per kilometer falt med i underkant av ett gram, til 168,2 gram CO₂ per kilometer.

Til tross for begrensede utslippsreduksjoner, ble EUs 2017-mål på 175 gram CO₂ per kilometer nådd allerede i 2013. 2020-målet på 147 gram CO₂ vil imidlertid kreve ytterligere innsats.

Tallene viser store variasjoner i gjennomsnittlig drivstoffeffektivitet mellom EUs medlemsland, grunnet ulike modeller og forskjellige størrelser på solgte biler. Lavest er utslippene i Portugal, med rundt 142 gram CO₂ per kilometer, mens varebilene i både Tyskland og Slovakia slipper ut mer enn 186 gram CO₂ per kilometer (se tabell).



Kun 10 250 elvarebiler ble solgt i 2015, noe som representerer 0,7 prosent av det totale salget. Dette ligger under det tilsvarende tallet for passasjerbiler på 1.3 prosent. 97 prosent av de nye varebilene er dieselmotorer.

Mer informasjon om saken finnes på EEAs [nettsider](#).

Jernbane

Jernbanetransport fremdeles ikke på rett spor ifølge den Europeiske revisjonsretten

Til tross for Kommissjonens mål om å overføre mer godstransport fra vei til jernbane, har jernbanetransporten av gods hatt en svak nedgang siden 2011. Den europeiske revisjonsretten har laget en [rapport](#) der det framgår at selv om det er i årene 2007-2013 ble ytt 28 milliarder euro i støtte til ulike jernbaneprosjekter, klarer ikke jernbanetransporten å konkurrere med transport på vei.

Ladislav Balko, medlem av Revisjonsretten og ansvarlig for rapporten, uttalte at *“If the issues identified in our report are not addressed then extra funding will not resolve the problem by itself. The Commission and the Member States need to help train and track managers improve rail freight’s reliability, frequency, flexibility, customer focus, transport time and price.”*

Nærmere omtale av rapporten [HER](#).

Luftfart

Europakommisjonen oppdaterer svartelisten

En oppdatering av listen med flyselskaper som er underlagt driftsforbud eller andre operative restriksjoner i europeisk luftrom, ble publisert på Kommissjonens [nettsider](#) 16. juni. Nytt denne gang er at alle sertifiserte selskaper i Zambia fjernes fra listen, sammen med Air Madagascar og tre selskaper i Indonesia. Også Iran Air, med unntak av noen flytyper, kan gjenoppta aktiviteten i Europa.

– Flysikkerhet er min topprioritet og dagens oppdatering illustrerer vårt kontinuerlige arbeid med å tilby den høyeste grad av flysikkerhet til europeiske borgere, uttaler transportkommisær Violeta Bulc i pressemeldingen. Det fremgår videre at arbeidet med å klarere Zambia har tatt sju år, mens Iran Air ble tatt opp til ny vurdering etter Bulcs besøk i Iran tidligere i år.

«The EU Air Safety List», som listen egentlig heter, ble innført i 2006, og har siden jevnlig blitt oppdatert av Kommisjonen, etter råd fra en egen komite med eksperter fra medlemslandene («EU Air Safety Committee»). Sikkerhet står sentralt i Kommisjonens [luftfartsstrategi](#) fra desember 2015, og svartelisten er i så måte et viktig instrument.

Den siste oppdateringen innebærer at det totalt er 216 selskap som ikke kan fly i Europa. 19 ulike land pålegges enten generelle flyforbud eller nærmere angitte restriksjoner med unntak for visse selskap. Eksempelvis er det fra Kazakhstan kun Air Astana som gis tillatelse til å operere i Europa. To av de 216 selskapene, Iraqi Airways (Irak) og Blue Wing Airlines (Surinam), har individuelle forbud.

Fullstendig liste er tilgjengelig her: [The EU Air Safety List](#)

Nye retningslinjer skal styrke passasjerrettigheter

Europakommisjonen ønsker bedre håndheving av EU-regelverket for passasjerrettigheter innen luftfart. Et sett med retningslinjer, som ble publisert 10. juni, skal bidra til klargjøring av eksisterende regler og lette anvendelsen av dem.

– Retningslinjene som er publisert i dag vil bringe ytterligere klarhet og rettssikkerhet, slik at man kan sikre at reglene anvendes riktig. Alle EU-borgere som reiser med fly skal få den graden av beskyttelse de har krav på, sier transportkommisær Violeta Bulc.

De nye retningslinjene klargjør forordning nr. 261/2004 om fastsettelse av felles regler for erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilte eller vesentlig forsinkede flyginger. Det er spesielt fire tilfeller Kommisjonen ønsker å fokusere på:

- 1) Retten til kompensasjon om ankomst er mer enn tre timer forsinket.
- 2) Retten til kompensasjon om forsinkelser gjør at en forbindende flygning ikke nås.
- 3) Retten til kompensasjon ved ekstraordinære omstendigheter, som teknisk svikt eller kollisjon med andre fly/anordninger.
- 4) Retten til assistanse ved ekstraordinære omstendigheter, som når man eksempelvis blir sittende askefast.

Forordning nr. 261/2004 er tatt inn EØS-avtalen. De omhandlede retningslinjene vil derfor være relevante for praktiseringen av regelverket også i EFTA EØS-landene.

Kommisjonens pressemelding kan leses [HER](#).

Europaparlamentets tenketank ser nærmere på EUs flyplasser

I en ny studie tar Europaparlamentets tenketank for seg utfordringene som EUs flyplasser vil møte i årene fremover. Det konstateres at luftfartens liberaliseringsprosesser på 1990-tallet har ført med

seg store endringer for flyplassene, som har måttet takle en betydelig vekst i antallet passasjerer, i likhet med sektoren for øvrig.

Ytterligere etterspørsel etter reiser kombinert med sterkere global konkurranse, vil legge et press på alle aktører innen europeisk luftfart, inkludert flyplassene. Studien bruker tall fra Eurocontrol, som anslår at antallet flygninger i 2035 vil være 50 prosent høyere enn i 2012. Samtidig vil flyplasskapasiteten kun øke med 17 prosent i samme tidsrom. Dette vil nødvendigvis føre med seg kapasitetsutfordringer, med både trafikkoppbygging og tapte avganger som mulige konsekvenser.

En styrking av effektiviteten til EUs flyplasser vil være avgjørende for mulighetene til å unngå flaskehals, øke sektorens konkurranseevne og gjøre flyplassene mer tilkoblede med andre deler av verden. Dette vil også være viktig for den europeiske økonomien som sådan, ettersom luftfart gir et betydelig bidrag til denne. I forbindelse med fremleggelsen av luftfartsstrategien i desember 2015, anslo Europakommisjonen at sektorens direkte bidrag til EUs BNP ligger på 110 milliarder, eller 300 milliarder om indirekte og induserte virkninger inkluderes.

I likhet med hva Kommisjonen går inn for i den nevnte luftfartsstrategien, mener studien at målet for EUs luftfartssektor, inkludert flyplassene, bør være å forbli konkurransedyktig, slik at lederposisjonen i internasjonal luftfart befestes, samtidig som den høye kvalitetsstandarden opprettholdes.

Studien er tilgjengelig her: [Airports in the EU: Challenges ahead](#)

Havn og sjø

Ny havneforordning

Mandag 27. juni ble det enighet mellom det nederlandske formannskapet og Europaparlamentets forhandlere om forslaget til [ny havneforordningen](#). Resultatet av trilogforhandlingene ble godkjent av COREPER (Council's Permanent Representatives Committee) 29. juni, se egen pressemelding [HER](#). Nå gjenstår formelt vedtak i Rådet og behandling i TRAN-komiteen og Europaparlamentet i plenum før forordningen er endelig vedtatt. Det er ventet at dette vil skje i løpet av høsten.

Telekommunikasjon

Rådsmøte for telekommunikasjoner

Det var rådsmøte for telekommunikasjoner den 26. mai. Der viktigste punktene på agendaen var forslaget om frigivelse av 700 MHz-båndet for mobil kommunikasjon og diskusjon knyttet til den kommende revisjonen av ekomregelverket.

Når det gjelder frigivelse av 700 MHz-båndet til mobilkommunikasjon vedtok ministerne en såkalt [«general approach»](#) om bruk av 700 MHz-båndet (694-790) til mobilkommunikasjon. Innen 30 juni 2020 skal medlemslandene overføre bruken av 700 MHz-båndet til trådløst bredbånd. Enkelte medlemsland trenger tid til å gjennomføre endringen, og formannskapet har derfor foreslått en kompromisstekst som ivaretar dette. Det gis mulighet til å utsette tildeling av 700-MHz-båndet til trådløst bredbånd i inntil to år. Den nedre del av båndet (470-694 MHz) skal være tilgjengelig for

digital kringkasting og trådløse mikrofoner fram til 2030 – basert på nasjonale behov. Men denne delen av båndet kan på visse vilkår også brukes til andre formål. Medlemsstatene som tok ordet støttet alle den generelle innstillingen og den blir nå Rådets forhandlingsposisjon overfor Europaparlamentet. Lenke til pressemeldingen og omtale av saken [her](#).

Ministrene hadde en policy-debatt knyttet til en svært viktig del av DSM-strategien, nemlig revisjonen av ekomregelverket. Diskusjonen ble holdt på grunnlag av [spørsmål utarbeidet av formannskapet](#). Formålet med debatten var å gi politiske retningslinjer til Kommisjonen som skal legge fra relevante forslag til høsten.

Diskusjonen gjald temaene

- tilgangsregulering
- frekvensforvaltning og
- regulering av tilbydere – tradisjonelle ekomtilbydere kontra OTT-tilbydere

Det ble i debatten understreket at det er viktig å sikre investeringer og konkurranse. Flere ministre ønsker fleksibilitet når det gjelder tilgangsregulering. For så vidt gjelder frekvensforvaltning, er det bred enighet om samarbeid om god praksis, men mange understreket at det er viktig kunne å ivareta nasjonale hensyn. Når det gjelder regulering av OTT-tjenester er noen ministre svært tilbakeholdne – som den finske som sa at «*In some cases no regulation is the best regulation.*» Den tyske ministeren var uenig – det er ikke så lite regulering som mulig som er målet, men så god regulering som mulig. Dette fikk også støtte fra flere som pekte på at det er nødvendig å skape en «level playing field».

Kommisjonen fortsetter arbeidet med reduksjon av prisene for internasjonal gjesting

Europakommisjonen vedtok 15. juni et [forslag](#) til fastsettelse av maksimalpriser på grossistnivå for internasjonal gjesting («roaming»). Med dette er man enda et steg nærmere å realisere «roam like home» i EU/EØS, hvor man vil kunne ringe, sende tekstmeldinger og bruke data innenfor EØS-området til de samme takstene som hjemme.

EUs medlemsland og Europaparlamentet ble i forbindelse med vedtakelsen av Telecom Single market-pakken høsten 2015, enige om å avskaffe prispåslag ved internasjonal gjesting fra 15. juni 2017. I vedtaket lå det også en forutsetning om at Kommisjonen skulle vurdere grossistmarkedet og legge fram forslag til nye regler innen 15. juni 2016.

Forslaget fra Kommisjonen setter følgende pristak for internasjonal gjesting på grossistnivå: 0,04 euro per minutt tale, 0,01 euro per SMS og 0,0085 euro per megabyte data.

– Vi ønsker å være sikre på at utfasingen av avgifter for internasjonal gjesting forløper som den skal for forbrukere og markedsaktører. Dette er grunnen til at vi i dag legger fram et forslag for grossistmarkedene. Vi regner nå med at Europaparlamentet og Rådet holder tempoet oppe og vedtar forslaget kjapt, uttalte kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, da Kommisjonens forslag ble presentert.

Mer informasjon om internasjonal gjesting kan leses på Kommisjonens [nettside](#).

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Speech by Transport Commissioner Violeta Bulc on her vision for investment in Transport](#), Europaparlamentet, Brussel, 23.05.16

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the Ministerial Meeting of the Organisation for Economic Co-operation and Development \(OECD\) on the Digital Economy](#), Cancún, 22.06.16

[Speech at GSMA Europe Mobile 360 Europe event](#), Brussel 14.06.16

[Speech at EuroDIG 2016 conference on internet governance](#), 09.06.16

[Speech at the spring ITAPA conference](#), Bratislava, 09.06.16

[Speech at the Digital and Open Government conference](#), Amsterdam, 02.06.16

[Opening statement at the European Parliament on the decision adopted on the Digital Single Market package](#), Brussel, 25.05.16

[Speech by Vice-President Ansip at the International Post Corporation annual conference](#), Brussel 20.05.16

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Keynote at the Mobile 360 Europe event](#), Brussel, 14.06.16

[Speech at the Quantum Technologies Conference](#), Amsterdam, 17.05.16

Høringer

The European Union C-ITS Initiative

Høringsperiode: 24. juni til 16. september

Formålet med høringen er å innhente synspunkter for behovet for tiltak på EU-nivå for å støtte økt og felles utviklingen av C-ITS

Kommisjonens nettside: [Intelligent transport systems](#)

EU air travel passenger liquids survey

Høringsperiode: 23. juni til 31. august

Kommisjonen ber om tilbakemelding fra reisende med fly om hvilke type væske de vil foretrekke å ta med seg på reise dersom det var mulig å overskride dagens grense på 1 liters plastpose med 100 ml beholdere.

Kommisjonens nettside: [Passenger rights](#)

Forordning om felles regler for utøvelse av yrket som transportør på vei

Høringsperiode: 15. juni til 15. september

Berørte parter kan gi innspill for å avdekke hovedproblemstillingene i veitransportmarkedet knyttet til forordningen.

Kommisjonens nettside: [Review of Regulation \(EC\) No 1071/2009 on access to the occupation of road transport operator and Regulation \(EC\) No 1072/2009 on access to the international road haulage market](#)

Evaluering av Single European Sky (SES) Performance and Charging Schemes

Høringsperiode: 6. juni til 4. september

Kommisjonens nettside: [Ex-post Evaluation of the Single European Sky \(SES\) Performance and Charging Schemes](#)

Forordning om et europeisk jernbanenettverk for konkurransedyktig godstransport

Høringsperiode: 25. mai til 21. august

Kommisjonen ønsker synspunkter når det gjelder implementeringen og effekten av Rail Freight Corridors (RFCs) og RFC-forordningen.

Kommisjonens nettside: [Evaluation of Regulation \(EU\) 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight](#)

Co-ordinated introduction of 5G networks in Europe

Høringsperiode: 13. juni til 15. juli

Konsultasjon om koordinert utbygging av 5G i Europa.

Kommisjonens nettside: [Have your say on the coordinated introduction of 5G networks in Europe](#)

Konferanser

Europakommisjonen og det slovakiske formannskapet

[Digital Assembly 2016 "Putting the Digital Single Market at the heart of Europe"](#),

Bratislava 26.-27.09.16

European Transport Safety Council

[Road Safety Summer School](#), Mechelen 22.-26.08.16

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no