

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 3 | 2016

Brussel, 24. mai 2016



Den 26. mai holdes det rådsmøte for telekommunikasjoner. Da møtes ministrene ansvarlige for telekommunikasjon for å diskutere særlig to temaer:

- Kommisjonens forslag om bruk av 470-790 MHz-båndet
- Den pågående revisjonen av rammeverket for elektronisk kommunikasjon

[Forslaget](#) fra Kommissjonen om bruk av 470-790 MHz-båndet, har til formål å ivareta det voksende behov for mobile internettjenester, samtidig med at konvensjonelle fjernsynstjenester opprettholdes. Koordinert bruk av frekvenser skal hindre interferens og gjøre det lettere å bygge ut 5G-nettverk. Utbygging av 5G-nettverk er et sentralt element i den digitale indre markedstrategien for EU. Man forventer at i 2020 er internett-trafikken på mobil bredbånd åtte ganger større enn i dag. Formannskapet ønsker at Rådet skal vedta en generell innstilling til forslaget på bakgrunn av et [kompromissforslag](#) som formannskapet har utarbeidet. Mens Kommissjonen ønsker at medlemsstatene skal frigjøre frekvensene for mobile tjenester allerede innen 30. juni 2020, ønsker flere medlemsland en noe lengre frist for å gjennomføre endringen. Europaparlamentets ITRE-komite har ennå ikke diskutert forslaget og planlegger å starte arbeidet med dette først etter sommeren. Det er neppe den fremdriften kommisær Oettinger ønsker seg – han har annonsert at han innen 2016 vil legge fram en «action plan» for utrulling av 5G-nettverk og denne planen vil bygge på at man har et regelverk som sikrer koordinert bruk av 470-790 MHz-båndet.

Ministrene skal også ha en debatt om den kommende revisjonen av EUs rammeverk for elektronisk kommunikasjon. Formålet med debatten er å gi Kommissjonen politiske retningslinjer i det videre arbeidet med revisjon av regelverket. Debatten vil gjelde temaene tilgangsregulering, frekvensforvaltning og regulering av såkalte OTT-tjenester (over-the-top-tjenester) kontra tradisjonelle ekom-tjenester. Formannskapet har utarbeidet et [bakgrunnsdokument](#) som inneholder konkrete spørsmål som ministrene skal svare på. Også revisjonen av ekomrammeverket er et sentralt element og en viktig del av strategien for det digitale indre markedet. Uten høykapasitetsnettverk med god kvalitet kan man ikke realisere Juncker-kommisjonens mål om et «[Digital Single Market](#)».

INNHold

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Veitransport

Transportkommissæren peker på utfordringer for veitransporten

Bedre implementering av europeisk lovgivning relatert til det indre markedet, respekt for arbeidstakerrettigheter, grønn transport og digital teknologi ble trukket fram som fire hovedutfordringer av transportkommissær Violeta Bulc i hennes åpningstale for Europakommisjonens årlige veitransportkonferanse 19. april.

– For det første trenger vi et velfungerende og fullt integrert indre marked for veitransport for å støtte mennesker og bedrifter. Transportvirksomhet er i stor grad grenseoverskridende, og det er derfor vi trenger felles regler i alle EU-land, slo kommissæren fast. Hun pekte under dette punktet på uheldige tendenser i medlemslandene til ulik implementering av reglene, noe Kommisjonen erkjenner at i visse tilfeller kan tilskrives uklare EU-regler, som ved det omdiskuterte kabotasjeregulverket.

Arbeidstakerrettigheter er ifølge Bulc en annen stor utfordring, tatt i betraktning mobiliteten til arbeidstakere innen transportbransjen. Spørsmålet om nasjonal minstelønn står sentralt. – Det er klart at hvis en transportør oppholder seg i et land i en lengre periode, eller bedriver aktiviteter i et gitt land regelmessig, så burde denne sjåføren motta minimumslønnen i det aktuelle landet, sa Bulc.

Klimautfordringene gjør seg sterk gjeldende for transportsektoren, som med økt vekst også vil møte økende utfordringer relatert til miljø. Bulc nevnte i denne sammenhengen viktigheten av både Parisavtalen og Energiunionen, som begge peker på dekarbonisering av sektoren som nødvendig for å nå de mål som settes for å redusere CO₂-utslippene.

Til slutt trakk kommissæren fram betydningen av å nyttiggjøre seg av digital teknologi. Dette virker å være en viktig sak for Bulc, som også tidligere i ulike sammenhenger har framhevet dette. Hun pekte spesielt på den rollen det digitale kan spille i forbindelse med veiprising – det er nødvendig med et felles veiprisingssystem for hele EU som kan erstatte det lappeteppet vi i dag har med ulike nasjonal ordninger som hver har sin tekniske løsning og dermed ulike krav til «brikken» i kjøretøyet.

Talen er tilgjengelig i sin helhet [HER](#).

Ny rapport gir ytterligere moment til debatten om autonome kjøretøy

På oppdrag fra Europaparlamentets TRAN-komite, har konsultantselskapet Steer Davies Gleave utarbeidet en rapport med tittelen [«Self-piloted cars: The future of road transport?»](#). Rapporten tar for seg status på autonome kjøretøy i og utenfor EU, og ser både på tilgjengelig teknologi og teknologi under utvikling.

Selv om uttrykket autonome kjøretøy kan gi assosiasjoner til *full* autonomi (dvs. uten fører) understrekes det i rapporten at dette for personbiler ikke kan forventes å realiseres i større skala før om minst 20 år. Man vil imidlertid *gradvis* bevege seg mer og mer i retning autonomi før man kommer så langt. Rapporten opererer med fem ulike stadier, hvor graden av autonomi økes for hvert stadium. Teknologi på stadium én og to er alt tilgjengelig i form av eksempelvis parkeringsassistanse.

Autonome kjøretøy forventes å forbedre både trafikksikkerhet og mobilitet, samt gi miljømessige fordeler. Med viten om at menneskelig feil ligger bak 90 prosent av alle ulykker på veiene, gir det

seg selv at potensialet for teknologisk assistanse er stort. Når det gjelder mobilitet, vil autonome kjøretøy kunne gjøre framkommelighet lettere for grupper som unge, eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Miljømessige fordeler vil kunne vinnes i form av redusert drivstofforbruk og bedre infrastrukturbruk.

En forutsetning for å realisere potensialet til autonome kjøretøy, ifølge rapporten, er ytterligere forskning og kunnskap. Det er så langt Storbritannia, Sverige, Tyskland, Frankrike og Nederland som leder an utviklingen i Europa. Spesielt bør sikkerhetsaspekter vies tilstrekkelig oppmerksomhet. Videre anbefales det at de europeiske landene koordinerer sin innsats, også på det regulatoriske planet.

Les også European Transport Safety Council sin [rapport om trafikksikkerhet og autonome kjøretøy](#).

Transportministre signerer erklæring om tilkoblede kjøretøy

EUs transportministre går inn for å samarbeide om å utvikle et europeisk rammeverk for tilkoblede biler. Dette framgår av en erklæring som ministrene signerte på det uformelle transportministtermøtet i Amsterdam 14. april. Den felles ambisjonen er å innen 2019 være klar for utrulling av autonome biler som kan kommunisere med hverandre og med infrastruktur.

Bak ønsket om å samarbeide ligger en erkjennelse av at tilkoblede og autonome kjøretøy har et stort potensiale til å bedre trafikksikkerheten, trafikkstrømmene, den generelle effektiviteten og miljøprestasjonen til trafikksystemet. Samtidig understreker erklæringen at denne teknologien fører med seg samfunnsmessige, juridiske og trafikksikkerhetsrelaterte utfordringer.

Erklæringen fastsetter felles mål for utviklingen av det europeiske rammeverket og en felles agenda for å nå disse målene. Det oppfordres til en «learning by experience»-tilnærming, med vekt på samarbeid og erfaringsutveksling på tvers av landegrensene. Videre gis henholdsvis EUs medlemsland, Europakommisjonen og industrien hver et sett med anbefalinger for videre handling.

Transportkommissær Bulc, som har vist seg som en pådriver for utvikling av smart transport, sier i et [blogginlegg](#) at Kommisjonen vil fortsette å jobbe tett med industrien og EUs medlemsstater for å legge til rette for at tilkoblede biler kan komme på veiene i 2019. Hun annonserte samtidig at Kommisjonen vil presentere en plan for C-ITS («Cooperative Intelligent Transport Systems») senere i år.

Det nederlandske formannskapet, med infrastruktur- og miljøminister Melanie Schultz van Haegen i spissen, [uttrykte](#) også tilfredshet med signeringen av deklarasjonen: – I dag har vi for første gang på europeisk nivå snakket om autonome kjøretøy og de tiltakene som er nødvendige for utrulling i Europa. Vi ønsker å øke tempoet, fordi det er så mange gevinster for mobiliteten.

Deklarasjonen er tilgjengelig på det nederlandske formannskapet sine [nettsider](#).

Kommisjonen tar grep ovenfor diskriminerende veiprising

Europakommisjonen har lenge hatt innvendinger mot Tysklands system for veiprising, da den er av den oppfatningen at systemet er egnet til å diskriminere utenlandske bilister. Innvendingene førte i juni 2015 til iverksettelse av [formell traktatbruddprosedyre mot tyskerne](#).

Ettersom etterfølgende korrespondanse mellom partene heller ikke har vist seg å føre fram, sendte Kommisjonen 28. april en såkalt grunngitt uttalelse («reasoned opinion») til Tyskland. Dette markerer trinn nummer to i [traktatbruddprosedyren](#). Den tyske regjeringen har nå to måneder på seg til å imøtekomme Kommisjonens krav. Om så ikke skjer, kan saken henvises til EU-domstolen for endelig avklaring.

Selv om et fåtall saker kommer så langt som til EU-domstolen, har den tyske transportministeren Alexander Dobrindt signalisert at regjeringen er klar for å kjøre saken helt ut. – Jo før, jo heller, [uttaler han til den tyske TV-kanalen N-TV](#). En eventuell dom vil naturlig nok være av betydelig prinsipiell interesse, i en tid hvor veipricing i økende grad sees på som en viktig og nødvendig del av finansieringen av veiinfrastruktur. Kommisjonen har varslet at temaet vil være en del av et kommende vei-initiativ og at det vil bli lagt fram forslag om nye regler for veipricing – muligens innen utgangen av 2016.

Det har videre blitt kjent at Kommisjonen innleder traktatbruddprosedyre mot Storbritannia, som har et veipricingssystem som kan skape ytterligere uroligheter i britenes forhold til EU. I en noe ordknapp pressemelding, framgår det at Kommisjonen er bekymret for at det britiske tidsbaserte systemet for pricing av lastebilkjøring, virker diskriminerende mot utenlandske sjåførere. Den britiske regjeringen gis nå en frist på to måneder til å svare Kommisjonen.

Les mer om sakene i Kommisjonens [pressemelding](#).

Utslippsstandarder for tunge kjøretøy er viktig

EU trenger utslippsstandarder både for personbiler og lastebiler for å nå klimamålene, ifølge kommissær for klima og energi, Miguel Arias Cañete. Mens slike standarder allerede finnes for personbiler og varebiler, finnes det ikke noen tilsvarende krav for lastebiler. Dette kan det nå bli en endring på.

Arias Cañete kunne i et møte i Europaparlamentets ENVI-komite 19. april fortelle at Kommisjonen for øyeblikket ser nærmere på mulighetene for å underlegge lastebiler strengere miljøkrav. Han innrømmet imidlertid at dette neppe kommer til å bli en lett oppgave, tatt i betraktning erfaringene med utslippsstandarder for biler. Kommissæren sa at han ser for seg en etappevis tilnærming, med først et system for overvåkning og rapportering av lastebilenes CO₂-utslipp. Kommisjonen planlegger derfor å foreslå et slikt system til neste år.

Temaet ble diskutert på det [uformelle transportministtermøtet i Amsterdam 14. april](#). På bakgrunn av det som der framkom, kan det synes som om ministrene vil stille seg positive til Kommisjonens nevnte planer.

Jernbane

Ferdigbehandling av Jernbanepakke IV innen utgangen av året?

Med et klart flertall og enighet på tvers av alle de store politiske gruppene, stemte Europaparlamentets medlemmer for [vedtakelsen av den tekniske delen av Jernbanepakke IV](#). Med dette er den ene halvdel av pakken ferdigbehandlet.

Jernbanepakke IV har som formål å skape et indre jernbanemarked i Europa der europeiske foretak kan tilby jernbanetjenester uten unødige tekniske og administrative hindringer. Dette skal igjen gjøre jernbanen mer effektiv og forbedre dens konkurransevne, noe som vil være avgjørende for EUs langsiktige ambisjoner i transportpolitikken. Pakken ble i utgangspunktet lagt fram samlet tidlig i 2013, men siden delt opp for å lette forhandlingene.

Den tekniske delen, som består av to direktiver og én forordning, tar for seg hindringer som skyldes ulikheter i nasjonale standarder og prosedyrer. De nye reglene styrker rollen til Det europeiske jernbanebyrået (ERA), som gis myndighet til å utstede sikkerhetsattestifikater til operatører og godkjenninger for rullende materiell (lokomotiver, vogner, etc.) til produsenter. For øyeblikket må både operatører og produsenter henvende seg til myndighetene i hvert enkelt land, hvilket innebærer at man samlet må forholde seg til et stort antall nasjonale regler. Med Jernbanepakke IV reduseres dette tallet kraftig. En slik «one-stop shop» vil gjøre det tids- og kostnadsbesparende å drive jernbanevirksomhet i et annet EU-land.

Den andre halvdel av pakken, den politiske delen, nådde det nederlandske formannskapet og Europaparlamentets forhandlere enighet om 19. april. Den foreløpige enigheten ble behandlet i COREPER 28. april. Medlemslandene ga sin tilslutning til de lovtekstene det var nådd enighet om ([se pressemelding](#)), men det gjenstår fremdeles enkelte uklarheter som medlemslandene må løse før endelig godkjenning kan gis. Det ser derfor ut som om det blir det slovakiske formannskapet som må bringe denne saken i mål. Den politiske delen av jernbanepakken, som består av to forordninger og ett direktiv, handler om åpningen av det innenlandske persontrafikkmarkedet.

Havn og sjø

Enighet om utslippsrapportering fra internasjonal skipsfart

Den internasjonale skipsfartorganisasjonen (IMO) ble 21. april enige om bindende krav til rapportering av utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart. Dette blir sett på som et viktig steg mot en strengere miljøregulering av den maritime sektoren, som forventes å øke sine utslipp i de kommende tiårene.

Forslaget om utslippsrapportering ble sendt inn av Norge i fellesskap med USA, Japan og Marshalløyene. Klima- og miljøminister Vidar Helgesen uttrykker i en [pressemelding](#) fra Klima- og miljødepartementet sin tilfredshet med resultatet: – Det er avgjørende at alle bidrar til å kutte utslipp, og skipsfarten er intet unntak. Forslaget fra Norge, USA, Japan og Marshalløyene var avgjørende for å få dette positive forhandlingsresultatet i denne uken.

Kravene, som vil tre i kraft i februar 2018, innebærer at skip over 5000 bruttotonn i internasjonal skipsfart må rapportere til sin flaggstat om sitt drivstofforbruk, hvilken type drivstoff som er brukt, installert motorkraft, lastekapasitet, utseilt distanse og antall timer skipet har vært i operasjon. Flaggstaten vil så sende inn denne informasjonen til en internasjonal database, som opereres av IMO.

I EU ble det i fjor enighet om et regelverk for overvåking og rapportering av utslipp fra skip (MRV-forordningen). Av hensyn til konkurransevilkårene for egne aktører, er det viktig for EU at øvrige aktører på det globale markedet ikke unnslipper miljøregulering. EU er derfor en pådriver for mer omfattende regulering i regi av IMO.

Medlemmene på møtet 21. april klarte derimot ikke å bli enige om et [forslag til en arbeidsplan for konkrete utslippsreduksjoner](#). Selv om forslaget fikk støtte fra stillehavsland, industriland og industri, møtte det motstand Brasil, Russland, India og Kina (BRIK-landene). Spørsmålet vil bli tatt opp på nytt på neste IMO-møte i oktober.

Telekommunikasjon

Svenske teletilbydere undersøkes for brudd på reglene for nettnøytralitet

Sveriges teletilsyn, PTS, har iverksatt en granskning av de to teletilbyderne Telia og Tre, grunnet mulige brudd på EU-reglene om nettnøytralitet. Nyheten kom 9. mai – én uke etter reglene trådte i kraft i utgangspunktet.

De nye reglene innebærer at all trafikk på nettet som hovedregel skal behandles på lik måte av teletilbyderne. Både Telia og Tre tilbyr visse typer nettinhold uten at kundene må betale for det. For Telia gjelder saken bruk av diverse sosiale media (Facebook, Instagram, Messenger, WhatsApp, Twitter og Kik), som ikke reduserer kundens tilgjengelige datakvote. Tre har en lignende ordning med musikkstrømmingstjenesten Deezer.

Det understrekes i [pressemeldingen](#) fra PTS at regelverket ikke uttrykkelig forbyr at visse tjenester holdes utenom datakvoten, men i de aktuelle tilfellene er det altså aspekter som nødvendiggjør nærmere granskning. Granskningen vil i første omgang bestå av å klargjøre hvordan tilbyderne behandler nettrafikken i forbindelse med de aktuelle tilbudene.

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Rail Passenger Security in the European Union](#), Brussel, 12.05.16

[European Rail Summit 2016: Breaking down Borders](#), Brussel, 27.04.16

[Opening speech at the 6th European Transport Research Conference](#), Warszawa, 20.04.16

[Keynote speech at the 2016 Road Transport Conference](#), Brussel, 19.04.16

[Statement on the one-year anniversary of the crash of Germanwings Flight 9525](#), Brussel, 24.03.16

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the 69th Cannes Film Festival](#), Cannes, 15.05.16

[Speech at the Steering Committee of the Transatlantic Legislators Dialogue, European Parliament](#), Brussel, 21.04.16

[Driving growth in the Digital Single Market](#), Brussel, 20.04.16

[Speaking points at the press conference on digitising industry](#), Brussel, 19.04.16

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at World Press Freedom Day](#), Brussel, 03.05.16

[Hannover Messe: Digitising Industry and SMEs \(given at Technology Cooperation Days\)](#), Hannover, 26.04.16

[Hannover Messe: Digitising European Industry \(delivered at ZVEI event\)](#), Hannover, 26.04.16

[Keynote speech at the closing plenary session of Net Futures 2016](#), Brussel, 22.04.16

Kommissær for klima og energi, Miguel Arias Cañete

[At the UN Signature Ceremony for the Paris Agreement](#), New York, 22.04.16

Høringer

Sertifisering av lokomotivførere

Høringsperiode: 3. mars til 27. mai

Kommisjonen vil samle synspunkter og meninger om gjennomføringen av direktivet om sertifisering av lokomotivførere, samt faktainformasjon om hva som fungerer og hvor det er rom for forbedringer.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the evaluation of Directive 2007/59/EC on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community](#)

Markedsbaserte tiltak for reduksjon av utslipp fra internasjonal luftfart

Høringsperiode: 7. mars til 30. mai

Kommisjonen ønsker å samle erfaringer, forslag og meninger relatert til tiltak på internasjonalt og EU-nivå for å redusere utslipp fra internasjonal luftfart gjennom markedsbaserte mekanismer.

Kommisjonens nettside: [Consultation on market-based measures to reduce the climate change impact from international aviation](#)

Energiunionen

Høringsperiode: 4. mars til 31. mai

Målet med denne høringen er å samle interessenters og berørte parters meninger om utarbeidelsen av en strategi for forskning, innovasjon og konkurransevne for energiunionen.

Kommisjonens nettside: [Open public online consultation on the development of a comprehensive, integrated Research, Innovation, and Competitiveness Strategy for the Energy Union](#)

Termineringspriser for fast- og mobilnett

Høringsperiode: 15. mars til 7. juni

Høringen tar sikte på å evaluere effekten av gjeldende regulering og å vurdere om den skal opprettholdes eller revideres.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the termination rates recommendation](#)

Kommunikasjonsverndirektivet

Høringsperiode: 12. april til 5. juli

Kommisjonen ønsker synspunkter på innholdet i gjeldende direktiv og innspill på aktuelle endringer i regelverket for å sikre at det kan møte utfordringene på det digitale området.

Kommisjonens nettside: [Public Consultation on the Evaluation and Review of the ePrivacy Directive](#)

Konferanser

Europakommisjonen

[General Assembly of the European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities](#), Eindhoven, 24.05.16

[4th EU Electromobility Stakeholder Forum](#), Brussel, 25.05.16

European Transport Safety Council

[Prevent collisions, reduce injuries, save lives](#), Haag, 25.05.16

[Together for cycling safety](#), Brussel, 26.05.16

[PIN Conference 2016](#), Brussel (Norges Hus), 20.06.16

Transport & Environment

[The road to efficiency](#), Brussel, 09.06.16

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no