

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 1 | 2016

Brussel, 15. februar 2016



Kommisjonen presenterte 25. februar i fjor strategien «Energiunionen». Dette er en langsiktig strategi for EUs energi- og klimapolitikk. For så vidt gjelder transportsektoren ble det understreket at det er nødvendig å forbedre energieffektiviteten og dekarbonisere, samt sørge for overgang til alternative drivstoff.

I arbeidsprogrammet for 2016 framgår det at Kommisjonen vil legge fram forslag om fordeling av nye utslippsmål for sektorer utenfor kvotesystemet (EU Emission Trading System) samt forslag om dekarbonisering av transportsektoren (for å nå målet om 30 pst. utslippsreduksjon innen 2030). Dekarboniseringsforslaget var i utgangspunktet ventet i 2017, men «dieselgate»-skandalen i høst har trolig satt fortlag i dette arbeidet.

I en tale klima- og energikommissær Miguel Arias Cañete holdt 9. februar – under tittelen «*How will the Paris agreement impact EU climate and energy policies?*» – varslet kommissæren at det i første halvdel av 2016 (trolig månedsskiftet juni/juli) vil bli lagt fram forslag om nasjonale utslippsmål, og at man samtidig vil komme med en meddelelse om dekarbonisering av transportsektoren. Hvordan medlemsstatene skal nå de nasjonale målene avgjøres på nasjonalt nivå, men det er klart at utslippsreduksjoner i transportsektoren vil spille en sentral rolle for at landene skal nå målene sine. I meddelelsen vil derfor Kommisjonen indikere hvordan transportsektoren kan bidra til å nå 30 prosent-målet. Ifølge Cañete vil det pekes på muligheter både på europeisk og nasjonalt nivå, og meddelelsen vil dreie seg om tre hovedtemaer:

- Forbedringer i kjøretøyenes effektivitet; hovedsakelig gjennom fastsettelse av utslippsstandarder for personbiler og varebiler og evaluering av testsyklusene.
- Organisering av veitransporten; herunder overgang til andre transportformer, ITS mm.
- Dekarbonisering av drivstoff; herunder alternative drivstoff og en elektrifiseringsstrategi.

I løpet 2016-17 vil Kommisjonen også evaluere forordningene om fastsettelse av utslippsstandarder for personbiler og varebiler for å sette post-2020-mål, samt evaluere direktivet om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport. I tillegg vil Kommisjonen etablere et overvåkings- og rapporteringssystem for tunge kjøretøy med sikte på å forbedre informasjonen til kjøpere.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Posttjenester](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Oppdatering av TEN-T-kartet over Norge

Europakommisjonen oppdaterte 4. februar kartet over det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T), slik at det nå korrekt viser nettverkets utbredelse i Norge, Island og Vest-Balkan. For Norge og Islands vedkommende, innebærer oppdateringen kun mindre justeringer som foretas for å bringe kartet i overensstemmelse med endringene som ble vedtatt i EØS-komiteen i oktober i fjor.

Lenke til kartet finnes i Kommisjonens [pressemelding](#).

Veitransport

Ønsker innstramminger av reglene for kontroll med bilers utslipp

Europakommisjonen ønsker endringer i regelverket for typegodkjenning av biler. Forslaget, som ble presentert 27. januar, innebærer mer uavhengig testing av bilene og økt overvåkning av biler som allerede er i sirkulasjon, samt sterkere europeisk tilsyn med systemet som sådan. Kommisjonen var allerede før Volkswagen-skandalen i gang med revisjon av regelverket om typegodkjenning, men skandalen avdekket imidlertid ytterligere svakheter ved dagens system, og gjorde det klart at det er behov for et mer robust system for testing av utslipp.

Kommisjonens forslag har tre hovedelementer:

- Mer uavhengighet og bedre kvalitet på testingen. Man ønsker her å kutte de økonomiske båndene mellom de som utfører testene og bilprodusentene. De fleste av testsentra betales i dag direkte av produsentene selv, noe som setter uavhengigheten på spill.
- Innføring av et effektivt system som skal sikre at biler som allerede er på markedet, oppfyller kravene i regelverket. Dagens system med hovedsakelig forutgående kontroller, vil styrkes ved å la medlemslandene og Kommisjonen utføre tester på biler som allerede er på veiene. Dette innebærer at en medlemsstat kan iverksette kontrolltiltak for å sikre etterlevelse av regelverket, uten å involvere den myndigheten som opprinnelig testet og godkjente bilen.
- Styrke det europeiske tilsynet med systemet. Etter forslaget vil Kommisjonen gis myndighet til å suspendere, begrense eller forby videre testing utført av sentra som ikke utfører oppgaven på en måte som er i tråd med reglene.

Med hensyn til manipulasjonsanordninger («defeat devices») av typen som har blitt brukt i Volkswagen-saken, opprettholdes dagens forbud, men man går ett skritt videre ved å pålegge produsentene å gi godkjenningsmyndigheter tilgang til bilens programvareprotokoller.

Forslaget sendes nå til Europaparlamentet og Rådet for videre behandling.

Mer om saken i [pressemeldingen](#) og indre markeds- og industrikommisær Elżbieta Bieńkowska sitt [innlegg](#) på Kommisjonens sider. Kommisjonen har også laget et [faktaark](#) om saken.

En rekke trafikksikkerhetstiltak på trappene

På en konferanse om trafikksikkerhet i Ljubljana 5. februar kunne transportkommissær Violeta Bulc meddele at Kommisjonen for tiden arbeider med fire konkrete tiltak som skal gjøre Europas veier tryggere å ferdes på.

Det første tiltaket hun fremhevet var den pågående evalueringen av direktiv 2011/82/EU om grenseoverskridende utveksling av informasjon om trafikkforseelser. Kommisjonen vil vurdere direktivets anvendelsesområde, effektivitet, hvordan det vil stå seg over tid, graden av EU-«added value» og i hvilken grad direktivet bidrar til økt trafikksikkerhet. Etter at evalueringen er ferdig i mars i år, vil det utarbeides en rapport, som etter planen skal publiseres i november. Mer informasjon [HER](#).

Likeledes er en evaluering av direktiv 2008/96/EF om trafikksikkerhetskrav til veiinfrastrukturen iverksatt. Direktivet stiller blant annet krav om trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse på planstadiet i forbindelse med infrastrukturprosjekter. Evalueringen vil legge grunnlag for et lovforslag i 2017.

Videre er direktiv 2003/59/EF om grunnleggende kvalifisering og regelmessig opplæring av førere av visse veigående kjøretøyer for transport av gods eller passasjerer også under evaluering. Et lovforslag kan bli lagt frem etter at resultatene av evalueringen foreligger.

Til slutt trakk Bulc frem den rollen intelligente transportsystemer (ITS) kan spille i forbindelse med trafikksikkerhet. Her minnet hun om at [eCall](#) – nødmeldingssystemet som skal sørge for at alvorlige ulykker på veinettet meldes automatisk fra kjøretøy til redningssentral via det felles europeiske nødnummeret 112 – vil tre i kraft i 2018. Hun mente at ITS har et enormt potensiale til å kunne redusere antall dødsfall på veiene, eksempelvis ved å vanskeliggjøre fyllekjøring, som estimeres å ligge bak ett av fire dødsfall i Europa. Selv om ingen lovnader om konkrete tiltak ble gitt, sendte Bulc et sterkt signal om Kommisjonens holdning til ITS.

Kommisær Bulcs tale i sin helhet: [A lot done, more to do](#).

Parlamentet nedlegger ikke veto mot vedtatte utslippsgrenser

De kontroversielle nye utslippsgrensene for dieselmotorer i forbindelse med innføringen av testprosedyren «Real Driving Emissions» (RDE) blir stående. Dette ble klart etter at Europaparlamentet i plenum 3. februar stemte mot å nedlegge veto mot beslutningen som ble tatt i Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV) 28. oktober i fjor.

Med 317 stemmer for veto, 323 mot og 61 avholdende, var man et stykke unna å oppnå absolutt flertall, noe som betyr 376 stemmer. Gruppemessig stemte mesteparten av medlemmene av ALDE, De grønne/EFA, GUE/NGL og EFD for veto, mens de fleste i EPP, ECR og ENL stemte mot. Sosialistgruppen S&D var splittet i synet på saken.

Parlamentets avgjørelse innebærer at grenseverdiene for NOx-utslipp fra nye dieselmodeller i RDE-tester vil kunne ligge 110 prosent over reelt nivå fra september 2017. Fra januar 2020 vil det bli strammet inn og avviket reduseres til 50 prosent. For eksisterende modeller gjelder de samme kravene fra henholdsvis 2019 og 2021.

Parlamentets pressemelding kan leses [HER](#).

Europaparlamentet godkjenner undersøkelseskommisjon

Det ble under plenumssesjonen 21. januar bestemt hvilke 45 parlamentsmedlemmer som skal utgjøre undersøkelseskommisjonen som skal se nærmere på Volkswagen-skandalen. Hvem som skal være formann og viseformenn vil bli avgjort på gruppens første møte i februar.

Undersøkelseskommisjonen vil ifølge mandatet undersøke følgende fem punkter:

- Europakommisjonens angivelige mangel på kontroll med testprosedyrene som har blitt brukt til å måle bilenes utslipp.
- Den angivelige svikten hos Europakommisjonen og medlemslandenes myndigheter i håndhevingen og kontrollen av det eksplisitte forbudet mot manipulasjonsanordninger («defeat devices»).
- Europakommisjonens angivelige manglende evne til å innføre tester som gjenspeiler virkelige kjøreforhold.
- Medlemslandenes angivelige manglende evne til å fastsette regler om effektive, forholdsmessige og avskrekkende sanksjoner for produsenter.
- Om Europakommisjonen og medlemslandene hadde bevis for bruk av manipulasjonsanordninger før skandalen ble avdekket 18. september 2015.

Et dokument med oversikt over gruppens sammensetning kan lastes ned [HER](#).

Etterlyser regelverk for tilkoblede biler

En gruppe med representanter fra industri og offentlige myndigheter, som det siste året månedlig har møtt Europakommisjonen for å diskutere temaet Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS), etterlyser et rammeverk på EU-nivå for samarbeidende intelligente transportsystemer. Dette fremgår av en rapport som Europakommisjonen [publiserte 21. januar](#).

Slike transportsystemer bruker teknologi som gjør at biler kan kommunisere med hverandre, trafikksignaler, infrastruktur og andre brukere av veien, hvilket har potensiale til å gjøre veitransport både tryggere og mer effektiv. Fremveksten av slik teknologi gir imidlertid også en rekke rettslige og tekniske utfordringer som må løses før man i større grad kan dra nytte av systemenes potensiale.

Det fremheves at europeisk industri tradisjonelt har hatt en konkurransedyktig posisjon innen intelligente transportsystemer, og at denne posisjonen nå blir utfordret i et stadig mer globalisert marked.

Av nåværende hindringer for denne teknologien nevner rapporten beskyttelse av data og ansvarsfordeling. Når det gjelder det første, anbefales det å gjøre de nødvendige tilpasninger i eksisterende EU-lovgivning. Her er personverndirektivet av stor betydning. Dessuten bør prinsippet om «Privacy by Design» fremmes og systemene bør være fleksible nok til å garantere full kontroll av personlig data. Hva angår ansvarsfordeling, anbefaler rapporten at man se på de utfordringene som intelligente transportsystemer fører med seg. Sjåføren er i utgangspunktet ansvarlig, men når sjåføren i større og større grad blir avhengig av informasjon fra for eksempel vei- og trafikkmyndigheter, kan det utfordre dette utgangspunktet.

Kommisjonen har gjort digitalisering av transport til en hovedambisjon, og en EU-strategi er under utarbeidelse. Strategien vil bli diskutert senere i år i høynivågruppen GEAR 2030. Dette vil inngå i arbeidet med å skape et [digitalt indre marked](#), som er et av de ti prioriterte områdene for Juncker-kommisjonen.

Luftfart

FN-organ enes om de første globale standardene for CO₂-utslipp fra fly

I [Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart \(ICAO\)](#) sin komite for luftfart og miljøbeskyttelse (CAEP), ble man 8. februar enige om globale utslippsstandarter for fly. Dette blir første gang luftfarten underlegges et globalt miljøregelverk, og er således en milepæl for sektoren.

Nye utslippsstandarter vil gjelde fra 2020 for alle nye flytyper, og fra 2023 for nyleveranser av flytyper som allerede er i produksjon. Fra 2028 må alle fly oppfylle utslippsstandardene. Det er forventet at regelverket vil bidra til å redusere CO₂-utslippene med opptil 650 millioner tonn innen 2040.

I [pressemeldingen](#) fra Europakommisjonen ønskes avtalen velkommen. Transportkommissær Bulc uttaler at avtalen er et viktig steg for å redusere utslipp fra luftfarten. Hun håper også at den kan skape fortgang i arbeidet med en global markedsbasert mekanisme for reduksjon av CO₂-utslipp.

Enigheten i CAEP vil bli forelagt ICAOs generalforsamling i september og forventes å bli formelt vedtatt tidlig 2017 av [ICAOs råd](#). Les mer i ICAOs [pressemelding](#).

Ikke alle uttaler seg imidlertid like positive som kommissær Bulc. Interesseorganisasjonen Transport & Environment mener flytypene som kommer i årene fremover lett vil kunne oppfylle strengere krav enn det som nå er fastsatt for industrien. Bill Hemmings, som er direktør i Transport & Environment, har uttalt at «*[t]his decision only serves to put further pressure on ICAO to agree a credible market-based measure later this year and on European states to ensure that aviation make a fair contribution to Europe's 2030 climate goals*».

Ny miljørapport tar for seg europeisk luftfart

For første gang har Europakommisjonen publisert en rapport om luftfartens innvirkning på miljøet – European Aviation Environmental Report. Rapporten er et resultat av samarbeid mellom Kommisjonen, Det europeiske miljøbyrået (EEA), Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) og EUROCONTROL. Rapporten skal fra nå av komme ut jevnlig og gi en oversikt over miljøaspekter innenfor sektoren, slik at politiske tiltak kan planlegges på best mulig måte.

Rapporten ser blant annet nærmere på luftfartens miljøutfordringer, eksisterende lovgivning og potensielle tiltak som kan iverksettes, som bruk av alternative drivstoff, trafikkontroll og markedsbaserte instrumenter.

Det konstateres at de miljømessige konsekvensene vil fortsette å være en utfordring for sektoren, til tross for forventede fremskritt innen teknologi og operasjonell effektivitet. Det er også en sektor som vil fortsette å vokse, med opptil 45 prosent økning i antall flyvninger innen 2035.

– Luftfart gir betydelige økonomiske og sosiale bidrag til Europa, men har også en innvirkning på miljøet. [Luftfartsstrategien](#) som vi vedtok i desember erkjenner at luftfartens fremtidige konkurranseevne går hånd i hånd med bærekraftighet. Dagens rapport vil medvirke til utformingen av fremtidig politikk, sa transportkommisær Violeta Bulc da rapporten ble publisert 29. januar.

Se Kommisjonens [pressemelding](#) for mer informasjon.

Prosessuelt spørsmål om erstatning for kansellerte avganger for EU-domstolen

I en prejudisiell avgjørelse fra EU-domstolen, slås det fast at erstatningskrav for innstilte avganger fra privatpersoner ikke kan rettes mot det nasjonale organet som har ansvar for å håndheve passasjerenes rettigheter etter forordning nr. 261/2004. Forordningen fastsetter felles regler for erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilte eller vesentlig forsinkede flygninger.

Saken ble forelagt EU-domstolen av det nederlandske Raad van State, som er den øverste forvaltningsdomstolen i landet, og gjaldt er rekke innstilte avganger fra Nederland. For å få erstatning, henvendte passasjerene seg til statssekretariatet for infrastruktur og miljø, som har ansvaret for håndhevelsen av forordningen. Sekretariatet avsto passasjerenes krav, hvorefter saken ble bragt inn for domstolen, som igjen anmodet EU-domstolen om å ta stilling til tolkningen av forordningen.

Saken kan leses på EU-domstolens nettsider (på dansk): [Forenede sager C-145/15 og C-146/15](#)

Havn og sjø

Ferdigbehandling av havneforordningen i TRAN-komiteen

Det ble 25. januar stemt over havneforordningen i Europaparlamentets transportkomite (TRAN). Med 29 stemmer for og 13 mot, ble det klart at rapportør [Knut Fleckenstein](#) (S&D, Tyskland) sin rapport fikk det nødvendige flertallet blant komiteens medlemmer. I likhet med Kommisjonen, som la frem sitt forslag helt tilbake i 2013, vil TRAN-komiteen ha klare og transparente regler for bruk av offentlige midler, men ønsker derimot ikke fri markedsadgang for tilbydere av havnetjenester.

Kommisjonens forslag tar sikte på å øke effektiviteten i EUs havner, slik at europeisk industri kan bli mer konkurransedyktig, tiltrekke seg investeringer og skape nye arbeidsplasser.

Mens Rådet vedtok sin posisjon i oktober 2014, har behandlingen i Europaparlamentet vært sendrektig og vanskelig på grunn av sakens sensitive politiske natur og grunnleggende meningsforskjeller mellom de politiske gruppene. Nasjonale interesser kan også ha spilt en rolle. Blant annet har Storbritannia en havneorganisering, med vekt på privatfinansiering av havnene, som avviker sterkt fra det Kommisjonen seg for seg. Mangfoldet av meninger om forslaget viste seg i antallet endringer – 712 – som komiteens medlemmer ønsket seg.

Punktet hvor Parlamentet motsetter seg Kommisjonens forslag mest, er altså markedsadgangen for tilbydere av tjenester som fortøyning, bunkring og sleping samt lostjenester. TRAN-komiteen er av den mening at «et felles system ikke vil være egnet, ettersom EUs havner omfatter mange ulike

modeller for organiseringen av havnetjenester». Det foreslås derfor å la landene beholde sine etablerte modeller.

Parlamentets plenumsbehandling av saken er lagt til samlingen som finner sted 7.-10. mars. Så snart man har fått en definitiv posisjon, kanilogforhandlinger med Rådet begynne. Disse vil imidlertid fra Parlamentets side ikke ledes av Fleckenstein, da han ikke fikk forhandlingsmandat, slik rapportøren normalt gjør, da TRAN-komiteen behandlet saken. Mandat spørsmålet må derfor også behandles i plenum. Dette innebærer i henhold til Parlamentets forretningsorden at parlamentarikerne vil få en mulighet til å fremme ytterligere endringsforslag. Blir det for mange av disse, kan parlamentspresidenten imidlertid henvise saken til ytterligere behandling i komiteen.

Les mer i Parlamentets [pressemelding](#). Parliament Magazine har også omtalt saken i en [artikkel](#).

Telekommunikasjon

Kommisjonen ønsker koordinert bruk av radiofrekvensene

Kommisjonen ønsker mer koordinert bruk av frekvensene mellom EUs medlemsland. Et forslag om å bruke 700 MHz-båndet til mobilt bredbånd i hele EU, ble presentert 2. februar.

I Europa brukes 700 MHz-båndet hovedsakelig til kringkasting, men båndet har tekniske kvaliteter som gjør det spesielt godt egnet til mobile tjenester. Koordinert bruk av båndet er et av hovedpunktene i gjennomgangen av rammeverket for elektronisk kommunikasjon i EU/EØS, som Kommisjonen foretar i tilknytning til den [digitale strategien](#), som ble lagt frem 6. mai 2015.

Kommisjonen foreslår at landene innen 30. juni 2020 setter av deler av 700 MHz-båndet (694-790 MHz) til mobile bredbåndstjenester, og at de innen 30. juni 2017 vedtar og offentliggjør nasjonale planer for nettverksdekning og hvordan båndet skal frigjøres fra nåværende bruk.

– Vi får ikke høykvalitets mobilt internett for alt og alle overalt om vi ikke har moderne infrastruktur og moderne regler. Med dette forslaget viser vi at vi kan ha begge: en levende audiovisuell sektor samt frekvenser vi trenger for 5G. 700 MHz-båndet vil være ideelt for nye lovende områder, som tilkoblet kjøring og tingenes internett, sier kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger.

To av EUs medlemsland – Frankrike og Tyskland – har allerede autorisert bruken av 700 MHz-båndet for mobile tjenester. Danmark, Finland, Sverige og Storbritannia har planer om å gjøre det samme. Den norske regjeringen besluttet i [november i fjor](#) at 700 MHz-båndet i fremtiden skal brukes til mobile tjenester.

Kommisjonens forslag vil nå behandles av Europaparlamentet og Rådet.

Les mer i sakens [pressemelding](#).

Resultater fra høringer om geoblokking og digitale plattformer

Etter at Europakommisjonen presenterte sin nye digitale strategi i mai i fjor, har interessenter hatt mulighet til å si sitt gjennom en rekke ulike høringer tilknyttet strategien. De foreløpige resultatene fra høringene om henholdsvis geoblokking og digitale plattformer ble nylig publisert.

Av de [over 400 som svarte](#) på høringen om geoblokking, har rundt 90 prosent angitt at de er imot priser og produkter som forandrer seg avhengig av sted i Europa. En stor majoritet av disse etterspør også en løsning på det lovgivningsmessige planet. Ikke overraskende, så vektlegger selskapene som leverer de omhandlede produktene retten til å velge selv hvor man skal gjøre forretninger. Imidlertid erkjenner selskapene at forbrukere som bor i et medlemsland i prinsippet ikke skal bli nektet tilgang til et tilbud som er tilgjengelig for en annen forbruker som bor i et annet medlemsland.

Kommisjonen har uttrykt at den planlegger å legge frem en «netthandelspakke» i mai i år, som kan inneholde et forslag om regulering av geoblokking. Forslaget kan innebære endringer både i e-handelsdirektivet og tjenstedirektivet.

Når det gjelder høringen om digitale plattformer, så mottok Kommisjonen [over 1000 svar](#). Majoriteten av både forbrukere og bedrifter anerkjenner fordelene med slike plattformer, grunnet bedre informasjonsflyt og kommunikasjonsmuligheter, nye forretningsmuligheter og bedre utvalg av produkter og tjenester. Derimot så etterlyses det mer transparens og mer informasjon om hvilke (personlige) data som samles inn, og vilkårene i forbindelse med dette. Plattformene selv er imidlertid av den oppfatning at transparens er tilstrekkelig ivarettatt og at relevant informasjon allerede gis. Med tanke på videre tilnærming til plattformer, er budskapet i svarene at det trengs en kombinasjon av regulatoriske løsninger, selvregulering og markedsdynamikk.

Resultatene fra plattformhøringen kan komme til å resultere i et lovforslag fra Kommisjonen.

Europaparlamentet gir innspill til Kommisjonens digitale strategi

En lengre prosess ble sluttført for Europaparlamentet 19. januar, da plenumsforsamlingen stemte gjennom en rapporten «Towards a Digital Single Market Act». 551 medlemmer stemte for, 88 mot og 39 avsto fra å stemme. Rapporten er Parlamentets felles respons på Europakommisjonens digitale strategi, som ble lagt frem i mai i fjor. Arbeidet har vært utførlig, med både komiteen for industri, forskning og energi (ITRE) og komiteen for indre marked og forbrukerbeskyttelse (IMCO) som ansvarlige, og med separate innspill fra seks andre komiteer, inkludert TRAN.

Europaparlamentet gir i det store og hele sin støtte til Kommisjonens strategi. Rapporten understreker spesielt to målsettinger: å forbedre tilgangen til det digitale indre markedet for forbrukere og bedrifter i Europa, og å skape et konstruktivt miljø og rettferdige konkurransevilkår for innovative tjenester og avanserte digitale nettverk. Med dette ønsker man å gripe de mulighetene som digital teknologi kan by på.

Konkret går rapporten blant annet inn for å forby uberettiget geoblokking, forbedre forbrukerbeskyttelsen av digitalt innhold, forenkle grenseoverskridende pakkelevering, legge til rette for at små og mellomstore bedrifter kan nyttiggjøre seg av nye teknologier, samt oppdatere kommunikasjonsverndirektivet (ePrivacy directive). Et kontroversielt tema som rapporten ikke tar opp er regulering av tjenester som Uber.

Et hovedbudskap er imidlertid at det må handles kjapt. – Europa har allerede gått glipp av to innovasjonsbølger. Først sosiale nettverk, deretter delingsøkonomien. Hvis vi ikke vil gå glipp av den neste bølgen, må vi ta for oss tingenes internett, Big Data og maskin-til-maskin-kommunikasjon. Dette kan radikalt forandre vår økonomi og vår lovgivning må reflektere det, sier ITRE-komiteens rapportør, Kaja Kallas (ALDE, Estland).

Rapporten er egeninitiert («own-initiative report») fra Parlamentets side. Dette innebærer at den ikke er rettslig bindende og således mer er et politisk verktøy. Parlamentet vil på vanlig måte delta i behandlingen av lovforslagene som Kommisjonen de neste månedene vil legge frem i forbindelse med den digitale strategien.

Mer informasjon om rapporten finnes i Parlamentets [pressemelding](#).

Fellesinnspill til revisjonen av ekomregelverket

Sammen med de nordiske landene, Estland, Storbritannia og Belgia, har Norge levert et felles innspill til revisjonen av det europeiske rammeverket for elektronisk kommunikasjon. Hovedbudskapet fra de åtte landene er at det reviderte rammeverket bør fokusere på å legge til rette for konkurranse som fremmer investeringer, og økt forbrukervelferd.

Det bør tas sikte på å etablere et indre marked for alle typer tjenester som gjør bruk av elektroniske kommunikasjonsnettverk. Å legge til rette for pan-europeiske ekomtilbydere for å fremme investeringer, er ikke et mål i seg selv, ifølge innspillet. Den viktigste driveren for investeringer i ny bredbåndsinfrastruktur er etterspørselen fra sluttbrukeren av digitale produkter og tjenester, i kombinasjon med konkurranse. «Generelt står konkurranse ikke i et motsetningsforhold til investeringer i privat sektor, og bør heller sees på som en måte å fremme nettopp dette», skriver landene.

Andre punkter som tas opp i innspillet er frekvensforvaltning, universelle tjenester og forbrukerbeskyttelse. Når det gjelder det første, ser man på en felles tilnærming – det vil si harmonisering – som en nødvendighet for optimal bruk av tilgjengelige frekvenser, slik at man kan imøtekomme etterspørselen for ny teknologi, som 5G. Samtidig bør regelverket reflektere at situasjonen og utviklingen i ekommarkedet varierer mellom medlemsstatene. Behovet for rask introduksjon av nye tjenester er ikke lik i hele Europa, og rammeverket bør gi medlemslandene tilstrekkelig fleksibilitet slik at den teknologiske utviklingen ikke forsinkes (med andre ord at medlemsland med rask utvikling innen elektronisk kommunikasjon ikke må vente på at andre medlemsland skal komme etter).

Som en del av arbeidet med sin [digitale strategi](#), gjennomgår Europakommisjonen for øyeblikket det eksisterende rammeverket for elektronisk kommunikasjon. Forslag til endringer kan ventes i løpet av siste halvdel av 2016.

Det omtalte innspillet er tilgjengelig på Samferdselsdepartementets [nettsider](#).

NIS-direktivet går gjennom i Europaparlamentets IMCO-komite

Direktivet om nettverk- og informasjonssikkerhet (NIS) er enda et steg nærmere formell vedtakelse, etter at komiteen for indre marked og forbrukerbeskyttelse (IMCO) i Europaparlamentet 14. januar

vedtok den [endelige kompromissteksten](#). Med 34 stemmer for og 2 stemmer mot, ble det en klar vedtakelse.

Uformell trilogenighet mellom Rådet og Parlamentet ble nådd 7. desember 2015. Det er nå kun formelle vedtak som gjenstår. Etter at IMCO-komiteen nå altså har sagt sitt, må Parlamentet i plenum og Rådet godkjenne teksten. Dette vil formodentlig skje i løpet av de kommende månedene.

Les mer i IMCO-komiteens [pressemelding](#). En mer fyldig omtale i Samferdselsnytt av direktivets innhold og betydning vil komme når det er endelig vedtatt.

Posttjenester

Studie avdekker høye fraktkostnader for pakker

En [studie](#) utført av det belgiske universitetet Saint-Louis for Europakommisjonen, viser at det gjennomsnittlig koster fem ganger så mye å sende en pakke utenlands som innenlands i EU. Dette gjelder selv i de tilfeller hvor distansen til destinasjonen i utlandet er kortere. Også forsendelseskostandene for brev utenlands er over tre ganger så høye som innenlands.

Studien ble publisert på samme dag som Kommisjonen presenterte resultatene av sin [høring om grenseoverskridende pakkelevering](#). Disse bekrefter at prisvurderinger holder kunder tilbake når det kan være aktuelt å handle fra utlandet. Det største hinderet for handelen er imidlertid usikkerhet og manglende valgmuligheter med hensyn til tidspunkt for levering av pakken, ifølge høringsresultatene.

Mens det er 44 prosent av EUs befolkning som nasjonalt handler på nett, er det kun 15 prosent som i dag handler på nett fra en annen medlemsstat. På denne bakgrunn mener Kommisjonen at potensialet for økt handel på tvers av landegrensene, er stort. Grenseoverskridende pakkelevering ble derfor gjort til et sentralt punkt i den [digitale strategien](#) som ble lagt frem i fjor. Tanken er at bedre vilkår for slik levering, sammen med blant annet bedre forbrukerbeskyttelse og tiltak mot urimelig geoblokking, skal forbedre tilgangen for forbrukere og bedrifter til varer.

– Vårt mål er å gjøre levering av grensekryssende pakker problemfri og rimeligere for både enkeltpersoner og SMB-virksomheter – ikke ved å regulere prisene eller pålegge pristak, men gjennom økt transparens og konkurranse, uttalte indre markeds- og industrikommisær Elżbieta Bieńkowska.

Både studien og høringsresultatene vil nå være med på å danne grunnlag for tiltak som Kommisjonen planlegger å legge frem i løpet av inneværende halvår.

Les mer [HER](#).

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Speech at the Aviation Leadership Summit](#), Singapore, 15.02.16

[A lot done, more to do](#), Ljubljana, 05.02.16

[Time for delivery](#), Amsterdam, 21.01.16

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the European launch of the World Development Report 2016](#), Brussels, 04.02.16

[Speaking points at the press conference on the new framework for transatlantic data flows: the EU-US Privacy Shield](#), Strasbourg, 02.02.16

[Speech at the Startup Europe Week launch event](#), London, 01.02.16

[Opening statement at European Parliament plenary session](#), Strasbourg, 19.01.16

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at EU High level dialogue on spectrum-related issues](#), Brussel, 03.02.16

[A New Regulatory Framework for the Digital Single Market](#), Brussel, 27.01.16

[Speech at 8th International Cybersecurity Forum](#), Lille, 25.01.16

[Redebeitrag im EU-Parlament zu Polen und Medienreform](#), Strasbourg, 20.01.16

Kommissær for klima og energi, Miguel Arias Cañete

[How will the Paris agreement impact EU climate and energy policies?](#) Brussel, 08.02.16

Høringer

Roaming

Høringsperiode: 26. november til 18. februar

Kommisjonen vil gjennomgå nasjonale grossistmarkeder for internasjonal gjesting.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the review of national wholesale roaming markets, fair use policy and the sustainability mechanism referred to in Roaming Regulation 531/2012 as amended by Regulation 2015/2120](#)

Grenseoverskridende utveksling av opplysninger om trafikkovertrедelser

Høringsperiode: 27. november til 19. februar

Formålet med evalueringen er å vurdere effektiviteten av direktivet og relevansen av virkeområdet.

Kommisjonens nettside: [Evaluation of Directive 2015/413/EU facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences](#)

Urban mobilitet og alternative drivstoffer

Høringsperiode: 27. november til 19. februar

Høringen inngår i Kommisjonens evaluering av virkningen av EU-støtte brukt til å fremme bærekraftig urban mobilitet og alternative drivstoffer.

Kommisjonens nettside: [Ex-post evaluation of EU financial support to sustainable urban mobility and to the use of alternative fuels in EU urban areas](#)

Offentlig-privat samarbeid om cybersikkerhet

Høringsperiode: 18. november til 11. mars

Kommisjonen ønsker interessenters syn på arbeidsområdene til det fremtidige offentlig-private samarbeidet om cybersikkerhet, samt på potensielle ytterligere politiske tiltak som kan stimulere den europeiske cybersikkerhetsbransjen.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the public-private partnership on cybersecurity and possible accompanying measures](#)

Jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser

Høringsperiode: 9. februar til 5. mai

Kommisjonen vil undersøke hvilke muligheter det er for å styrke jernbanepassasjerers stilling i EU.

Kommisjonens nettside: [Stakeholder consultation on Regulation \(EC\) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations](#)

Bioenergi

Høringsperiode: 10. februar til 10. mai

Målet med høringen er å konsultere interessenter om revisjonen av EUs politikk for bærekraftig bioenergi for perioden 2020-2030, som en del av EUs kommende fornybar energi-pakke.

Kommisjonens nettside: [Preparation of a sustainable bioenergy policy for the period after 2020](#)

Konferanser

Europakommisjonen

[Digital4EU Stakeholder Forum](#), Brussel, 25.02.16

[Single European Sky Awards 2016](#), Madrid, 08.03.16

[3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans](#), Bremen, 12-13.04.16

Europaparlamentet

[Towards a European Road Safety Area](#), Brussel, 16.02.16

European Transport Safety Council

[Business plan for road safety – reduction of costs through prevention](#), Montabaur, 16.03.16
 PIN Conference 2016, Brussel (Norges Hus), 20.06.16 (mer informasjon kommer)

Transport & Environment

[Paris's left luggage: aviation emissions after the climate deal](#), Brussel, 24.02.16
[The road to efficiency](#), Brussel, 23.03.16

Transport Research Arena

[6th European Transport Research Conference](#), Warsaw, 18-21.04.16

Pub Affairs Bruxelles

[Connectivity and digitalisation of motor vehicles: what is on the European horizon?](#) Brussel, 23.02.16

Norges Rederiforbund/Norges delegasjon til EU

Greening the non-ETS sector, Brussel (Norges Hus), 03.03.16



Save the date | Brussels, 3 March 2016 @1PM

Greening the non-ETS sector

The Potential of Green Shipping

With the participation of

Vidar Helgesen,
 Minister of Climate and Environment,
 Norway

Sturla Henriksen,
 CEO Norwegian Shipowners'
 Association

Invitation and practical details to follow.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



MISSION OF NORWAY
TO THE EUROPEAN UNION

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no