

# SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 5 | 2015

Brussel, 7. august 2015



## INNHold

### [Generell transport](#)

### [Veitransport](#)

### [Jernbane](#)

### [Luftfart](#)

### [Telekommunikasjon](#)

### [Høringer](#)

### [Konferanser](#)

Kommisjonen varslet i en pressemelding den 24. juni at den foretar omstokking av en rekke lederstillinger i ulike generaldirektorater. Det skjer endringer både i DG MOVE (Mobility and Transport) og DG CNET (Communications Networks, Content and Technology). For så vidt gjelder generaldirektør Joao Aguiar Machado i DG MOVE, vil han bli ny generaldirektør i DG MARE, mens Machado erstattes av Deputy Secretary-General Henrik Hololei. Hololei er fra Estland og er utdannet økonom. Han var fra 2004 til 2013 leder for kommisær Siim Kallas kabinett. Kallas var som kjent transportkommisær fra 2010 til 2014, så transportområdet er ikke ukjent for Hololei. Når det gjelder DG CNET erstattes generaldirektør Robert Madelin av nåværende assisterende generaldirektør Roberto Viola i DG CNET. Viola er italiensk og har vært i sin nåværende stilling siden 2012. Han tiltrer som generaldirektør fra 1. september, mens Hololei starter i sin nye jobb 1. oktober.

Mens den nye generaldirektøren for DG MOVE overtar ansvaret for revisjon av hviteboken for transport fra 2011 samt arbeidet med både nye luftfartspakke og veitransportpakke, vil DG CNETs bidrag til DSM-strategien – som er et av Juncker-kommisjonens satsningsområder – bli en svært viktig oppgave for Viola. Han har i et blogginnlegg 24. juli skrevet om revisjonen av ekomreglene som en del av DSM-strategien. Lenke til innlegget [HER](#).

Mens Kommisjonen jobber med nye lovforslag, skal det luxembourgske formannskapet prøve å få sluttført arbeidet med allerede fremlagte lovforslag. Den 14. juli var Luxembourgs transportminister Bausch i Europaparlamentets transportkomité og redegjorde nærmere for formannskapets prioriteringer på transportområdet. Der kom det fram at det er formannskapets klare ambisjon å få til en enighet på ministermøtet den 8. oktober, eventuelt på ministermøtet i desember, når det gjelder den politiske delen av Jernbanepakke IV. Bausch fikk bred støtte fra komiteens medlemmer – det ble gitt uttrykk for at jernbanepakken er en svært viktig sak som bør være Luxembourgs hovedprioriteringen.

## Generell transport

### Konturene av et fremtidig billettsystem?

Europaparlamentet i plenum stemte 7. juli over en egeninitiert rapport om mulighetene for et multimodalt og integrert billettsystem i Europa. Med hele 592 stemmer for, sendte de folkevalgte et sterkt signal om ønskeligheten av systemet.

Tanken bak et slikt system er at det skal bli langt enklere for reisende å kjøpe billetter. I stedet for å måtte forholde seg til en rekke billettordninger for forskjellige transportmåter i ulike land, ser man for seg integrert system hvor man kan reise dør til dør med én og samme billett. I tillegg til økt mobilitet, vil dette også føre med seg fordeler med hensyn bærekraftighet, sikkerhet, effektivitet og sysselsetting, ifølge rapporten.

- Reisende bør ha mulighet til å velge den mest bærekraftige, rimeligste eller raskeste reisemåten for alle reiser, skriver rapportør [Dieter-Lebrecht Koch](#) i et [innlegg](#) i The Parliament Magazine.

Rapporten oppfordrer medlemslandene til å forbedre sine nasjonale informasjonssystemer relatert til rutetider og priser innen 2020. Videre er 2024 satt som frist for å innføre et grenseoverskridende nettverk basert på de nasjonale systemene.

Rapporten er utarbeidet på Parlamentets egen initiativ, uten noe forutgående forslag fra Kommisjonen. Det gjenstår derfor å se om sistnevnte deler Parlamentets nokså unisone og ambisiøse syn på fremtidens billettkjøp.

Finn mer informasjon om saken [HER](#).

### I mål med biodrivstoffreform

Allerede i april nådde forhandlerne fra Rådet og Europaparlamentet enighet i trilogforhandlinger om reformen av EUs biodrivstoffpolitikk. Europaparlamentet godkjente enigheten i slutten av april. Den 13. juli vedtok Rådet direktivet om endringer som blant omfatter bruk av biodrivstoff. Vedtaket gjør endringer i fornybardirektivet og drivstoffkvalitetsdirektivet.

Fornybardirektivet omfatter blant annet et eget delmål for transport, der 10 prosent av energi til transportformål skal være fra fornybare kilder innen 2020. Målet med det vedtatte direktivet er å starte en overgang fra førstegenerasjons biodrivstoff til avanserte/annengenerasjons drivstoff, med andre ord øke bruken av bærekraftig biodrivstoff. Hovedelementer i reformen er en øvre grense på sju prosent frem mot 2020 for bruk av førstegenerasjons biodrivstoff i transportsektoren. Videre gir direktivet insentiver for medlemsstatene til å øke andelen av avanserte biodrivstoffer, ved at medlemslandene skal sette nasjonale mål for slik bruk. Eksempler på avanserte biodrivstoffer er alger og avfall. Produksjonen av disse konkurrerer ikke med matproduksjon, til forskjell fra førstegenerasjons biodrivstoff.

Et siste hovedelement i reformen er betydningen av såkalte indirekte arealbruksendringer ved beregningen av klimagassutslipp fra produksjonen av førstegenerasjonsdrivstoffet. Produsentene vil her pålegges en rapporteringsplikt.

## Veitransport

### EU-domstolen bes om å ta stilling til Uber

Uber er stadig et høyaktuelt tema både i Brussel og i diverse europeiske land. Samtidig som selskapet ønsker å satse offensivt også i Europa, befinner det seg for øyeblikket i limbo med hensyn til de rettslige rammene rundt sin virksomhet. Europakommisjonen har inntil videre ikke kommet opp med en klar posisjon, til tross for et økende press fra flere hold.

En domstol i Barcelona har nå henvist en klagesak fra byens største taxioperatør til EU-domstolen i Luxemburg. Spørsmålet som primært stilles er om Uber er en transporttjeneste eller en leverandør av en informasjonstjeneste. Svaret på dette spørsmålet vil være avgjørende for hvilken lovgivning virksomheten faller inn under. Ikke minst vil svaret kunne få stor betydning for den videre reguleringen av både Uber og lignende virksomheter i EU.

Den spanske domstolen ønsker også å vite om Spanias forbud mot Uber er lovlig og om dets lisensregime er for strengt.

- Dagens nyheter innebærer at EU-domstolen nå vil avgjøre om de nasjonale reglene som for tiden anvendes på digitale tjenester er lovlige og i henhold til europeisk lovgivning, sa Mark MacGann, som er i spissen for Ubers myndighetskontakt i Europa, Midtøsten og Afrika, på en pressekonferanse.

En avgjørelse fra EU-domstolen kan forventes høsten 2016.

## Jernbane

### Kommisjonen ønsker strengere håndheving av passasjerrettighetslovgivningen

I anledning økt reiseaktivitet i sommermånedene, har Europakommisjonen vedtatt et sett med [veiledende retningslinjer](#) for tolkning av eksisterende passasjerrettighetslovgivning på jernbaneområdet. Retningslinjene er myntet på både jernbaneselskaper og nasjonale myndigheter.

Kommisjonens egen vurdering av implementeringen av forordning nr. 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, samt rettspraksis fra EU-domstolen, har pekt på behov for større oppmerksomhet rundt følgende punkter:

1. Informasjon om reise, priser og billetter må gjøres mer tilgjengelig for passasjerer, inkludert i alternative formater for personer med funksjonsnedsettelse.
2. Passasjerer med separate billetter under enkeltstående kontrakter har samme rettigheter som passasjerer med enkeltbilletter med hensyn til forsinkelser, kansellasjoner og tapte forbindelser.
3. Personer med funksjonsnedsettelse kan ikke avkreves medisinsk sertifikat som betingelse for billettkjøp, bruk av jernbanetjenester eller behov for assistanse.
4. Jernbaneselskaper og nasjonale myndigheter må tilby tilstrekkelige klageordninger, som spesielt må respektere strenge tidsrammer.

Les mer om passasjerrettigheter i EU/EØS [HER](#).

## Luftfart

### Europaparlamentet kaster seg inn i dronediskusjonen

Rapportør [Jacqueline Foster](#) (ECR, Storbritannia) presenterte 14. juli sitt utkast til rapport om droner for TRAN-komiteen. Dette er første gang Europaparlamentet som sådan tar stilling til temaet. Rapporten kommer til å være et viktig innspill fra de folkevalgte til først og fremst Europakommisjonen og det påbegynte arbeidet med en europeisk regulering av sektoren.

Et premiss for rapporten er den rivende utviklingen som droner har hatt og ikke minst forventes å få i de kommende årene. Mens USA er det ledende markedet for det militære segmentet, leder Europa an for sivil bruk av droner, med et antall operatører som er høyere enn for resten av verden til sammen. Ifølge rapporten fordrer denne utviklingen økt oppmerksomhet på EU-nivå, både med hensyn til mulighetene for verdiskapning og av sikkerhetsgrunner. Beskyttelse av data og personvern er også av stor betydning.

- Droneteknologi er i rask utvikling, så jeg er opptatt av å sikre at EU har en tilnærming som er fleksibel og enkel med hensyn til regulering og som tar den internasjonale dimensjonen i betraktning, uttalte Foster.

Foster ønsker et klart, globalt, harmonisert og proporsjonalt regelverk basert på risikovurderinger, men som samtidig ikke virker avskrekkende på investeringer og etableringer av nye arbeidsplasser. Det er derfor viktig at industri og myndigheter jobber sammen, slik at man unngår en «høna og egget»-problematikk, hvor industrien er avventende med å utvikle ny teknologi i påvente av rettslig regulering – og vice versa.

Det vil stemmes over rapporten i TRAN-komiteen i september og så i plenum i oktober. Dette vil formodentlig være tidsnok til å kunne gi noen signaler til Kommisjonen, som for tiden jobber med en ny luftfartspakke. Det er varslet at regulering av droner vil være en del av pakken.

Følg saksforløpet til Parlamentets rapport [HER](#).

### Klare anbefalinger etter Germanwings-ulykken

Europakommisjonen publiserte 17. juli Det europeiske luftfartsikkerhetsbyråets (EASA) endelige rapport med anbefalinger etter Germanwings-ulykken i mars. Rapporten er et resultat av et tett samarbeid mellom sentrale aktører innen luftfart og medisinsk vitenskap.

Da det lenge har vært kjent at EASA ønsker to personer i cockpit til enhver tid som følge av ulykken, har det primært knyttet seg spenning til anbefalte tiltak overfor besetningsmedlemmene. Det fremgår også av rapporten at det er her det er størst rom for forbedringer: «Early in its evaluation, the Task Force noted that the greatest scope for change was not related to cockpit doors but to wider issues including medical aspects such as aeromedical checks.»

Følgende seks anbefalinger legges frem av EASA:

5. To personer i cockpit til enhver tid
6. Psykologisk evaluering av pilotene før tiltredelse
7. Tilfeldig narkotika- og alkoholtesting fra flyselskapenes side
8. Etablering av tilsyn med luftfartsmedisinere

9. Et europeisk luftfartsmedisinsk dataregister
10. Et støtteprogram for piloter

Kommisjonen vil nå gjennomgå rapporten og anbefalingene, sammen med innspill fra andre kilder, som det som har fremkommet av etterforskningen til franske myndigheter. EASA vil så utarbeide konkrete lovforslag som vil kunne bli innlemmet i EUs regelverk gjennom komitologisystemet. EASA vil også bli bedt om å utarbeide veiledningsmateriell og praktiske verktøy for informasjonsdeling, samt følge med på hva medlemsstatene og industrien foretar seg i denne forbindelse.

Lenke til EASAs rapport og mer informasjon om saken finnes i Kommisjonens [pressemelding](#).

### **Kommisjonen ønsker fortgang i implementeringen av Single European Sky**

Belgia, Frankrike, Tyskland, Luxemburg og Nederland får påpakning av Europakommisjonen for manglende implementering av Single European Sky-regelverket. Konkret er det de såkalte funksjonelle luftblokkene (FABs) som landene enda ikke har fått på plass. Implementeringsfristen var 4. desember 2012 i henhold til [forordning nr. 550/2004](#).

Hensikten med luftblokkene er en mer optimalisert flytrafikk, hvor det ikke er landegrensene som legger premissene for rutene. Dette muliggjør besparelser både i distanse og tid, noe som igjen sparer drivstoff, utgifter og ikke minst miljøet. Ifølge Kommisjonen flyr man i dag 42 kilometer lengre enn nødvendig i løpet av en gjennomsnittlig flyvning i Europa. Fra et økonomisk ståsted er det snakk om et årlig tap på 45 milliarder for flyselskapene.

De fem landene gis nå en frist på to måneder til å underrette Kommisjonen om tiltak som iverksettes for å etterkomme kravene. Om tiltakene ikke er tilfredsstillende, kan Kommisjonen velge å henvise saken til EU-domstolen.

Single European Sky-arbeidet omfattes for Norges del av EØS-avtalen. Den aktuelle forordningen er i norsk rett gjennomført i forskrifts form.

Les mer om Single European Sky på Kommisjonens [hjemmeside](#).

### **Enklere for tredjelandssoperatører å fly i EU/EØS**

Det europeiske luftfartsikkerhetsbyrået (EASA) ga i begynnelsen av juli for første gang autorisasjon til 22 flyselskaper fra tredjeland for flyvninger i EU/EØS. Slike ble tidligere gitt av de enkelte medlemslandene, men etter en lovendring har denne kompetansen blitt overført til EASA.

Formålet med lovendringen er å komme administrativ og rettslig fragmentering til livs. Det er imidlertid kun sikkerhetsaspekter som blir vurdert på EU-nivå; kommersielle autorisasjoner vil fortsatt bli regulert i bilaterale avtaler.

Det er i første omgang flyselskaper fra blant annet USA, Russland, Japan, Australia, New Zealand, Sør-Korea, Gulf-statene, Israel og Kina som har blitt godkjent. Angivelig har mer enn 700 selskaper fra mer enn 100 ulike land allerede søkt om autorisasjon.

Fra november 2016 må alle tredjelandsselskaper være godkjent av EASA.

Mer informasjon finnes i Kommisjonens [pressemelding](#).

### Europeiske flyplasser hedres for miljøengasjement

92 flyplasser i Europa har mottatt sertifiseringen «Airport Carbon Accreditation» av [Det internasjonale lufthavnsrådet \(ACI\)](#). Dette plasserer europeiske flyplasser langt foran flyplasser i andre verdensdeler når det kommer til tiltak for reduksjon av skadelige klimagasser.

Sertifiseringen har fire ulike nivåer, avhengige av graden av iverksatte tiltak. På kartleggingsnivå finner man 22 av de 92 europeiske flyplassene. Tallene for de to neste nivåene – reduksjon og optimalisering – er henholdsvis 34 og 16. Det høyeste nivået innebærer karbonnøytralitet. Av de 20 flyplassene som har nådd dette nivået, finner man både Gardermoen og Værnes, samt hele ti svenske flyplasser.

Resultatet ble godt mottatt av transportkommissær Violeta Bulc på [Twitter](#): - Flott å se så mange flyplasser over hele verden gjøre noe med sine CO<sub>2</sub>-utslipp, inkludert 92 i Europa. Generaldirektør i [ACI Europe](#) Olivier Jankovec uttrykte også begeistring: - Europeiske flyplasser er her ledende og engasjementet og fremgangen har vært formidabel, noe som det faktum at 20 av flyplassene er karbonnøytrale viser.

Etter Europa, er det Asia-Stillehavsregionen som kommer best ut. Tallet på flyplasser her er 25. Videre er det seks i Nord-Amerika og én hver i henholdsvis Latin-Amerika og Afrika. Det bør imidlertid nevnes at programmet fra oppstarten 2009 gradvis har blitt utvidet fra Europa til disse verdensdelene og at dette nødvendigvis vil ha en innflytelse på resultatet.

Mer informasjon: [Airport Carbon Accreditation](#)

### Stadig økning i både passasjer- og varetransport

Det utarbeides årlig en rapport for Europakommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE) om utviklingene i den europeiske luftfarten i lys av globale utviklingstrekk. Ved å sette Europa inn i en større kontekst, prøver man å få en bedre forståelse for de faktorer som ligger bak de ulike utviklingstrendene, samt konsekvensene av disse.

Det er nå rapporten for 2013 som ligger klar. I likhet med de siste årene, er det konsulentfirmaet Mott MacDonald som har utarbeidet årets rapport.

Hvert av rapportens ti kapitler ser nærmere på et mer avgrenset felt, som trafikkmønster, flyselskaper, flyplasser, miljø og sikkerhet. Her følger noen hovedpunkter:

- Passasjertransport økte med 4,5 prosent fra 2012 til 2013. Tallet på reisende i 2013 var 3,1 milliarder. Passasjerveksten i EU ligger mye lavere enn det globale snittet.
- Global varetransport med fly hadde en noe mer moderat økning på 1,4 prosent. Her ligger EU derimot over snittet.
- Lønnsomheten innenfor luftfarten økte markert fra 2012 til 2013. Det nord-amerikanske markedet trekker her spesielt opp snittet. Europeisk lønnsomhet var mer beskjeden.
- Flyplasser i Asia og Midtøsten hadde størst trafikkvekst; Europas viktigste flyplasser hadde kun mindre vekst.

- Støy fra flyplassene er et vedvarende problem for de som bor i nærheten.
- Det var i 2013 26 større ulykker på globalt nivå, med 281 omkomne. Dette var en nedgang på 40 prosent i forhold til 2012.

Det kan nevnes at Norge også er inkludert i statistikken.

Omhandlede rapport, samt tidligere årganger, kan lastes ned [HER](#).

## Telekommunikasjon

### **Avtale om internasjonal gjesting og nettnøytralitet godkjent av Coreper og EPs ITRE-komite**

Den 30. juni nådde forhandlerne fra Rådet og Europaparlamentets ITRE-komite enighet om nye regler for internasjonal gjesting og nettnøytralitet. Denne enigheten ble godkjent av komiteen for medlemsstatenes faste representanter (Coreper som forbereder Rådets saker) 8. juni og av ITRE-komiteen 15. juni. Nå gjenstår endelig vedtak i Rådet og Europaparlamentet i plenum før reglene er formelt vedtatt. Det er ventet at Rådet vil behandle saken i september, mens Europaparlamentet vil treffe vedtak i oktober.

Når det gjelder internasjonal gjesting er det enighet om at det fra 1. juli 2017 ikke skal være adgang til å gjøre påslag i prisen når sluttbrukerne benytter internasjonal gjesting. Det er imidlertid innført et unntak fra dette utgangspunktet – tilbydere kan benytte en såkalt «fair use policy» for å forhindre misbruk av gjesting. Bare ved «fair use» er man sikret innenlands priser når man gjester et nett i et annet EU-land. Overskrides «fair use», kan tilbyder gjøre et påslag i prisen. Påslaget må imidlertid ikke overstige det tilbyderen betaler for å benytte nettverket i et annet EU-land. Opphold i et annet EU-land utover det som kan anses som periodisk, vil kunne være brudd på «fair use». Grensene for hva som er «fair use», skal fastsettes nærmere av Kommisjonen innen 15. desember 2016.

Det er enighet om at dersom endringen i sluttbrukerprisene skal være bærekraftige for alle europeiske tilbydere, må grossistprisene også reduseres. Kommisjonen skal derfor gis mandat til å evaluere markedet for internasjonal gjesting på grossistnivå, og foreslå nye regler innen 15. juni 2016.

Allerede fra 2016 vil gjestingsprisene kunne bli redusert. Påslaget som tilbyderne skal kunne gjøre fra dette tidspunktet skal maksimalt utgjøre 0,05 € per minutt for anrop, 0,02 € per SMS og 0,05 € per megabyte data. Dette påslaget korresponderer med dagens regler for maksimalpriser på grossistnivå. Sluttbrukerprisen skal altså være innenlands pris pluss et påslag tilsvarende det tilbyder må betale ved bruk av nettverk i et annet EU-land. Sluttbrukerprisen kan imidlertid ikke overstige gjeldende sluttbrukerpriser.

Når det gjelder nettnøytralitet har man blitt enige om at tilbydere av internettjenester må behandle all trafikk likt. Teksten skal også sikre prinsippet om brukernes rett til tilgang og til å dele innhold.

Det er adgang for en tilbyder til å treffe «reasonable traffic management»-tiltak for å sikre at nettet fungerer. Slike tiltak skal baseres på objektive tekniske krav og ikke ut fra kommersielle vurderinger. Blokkering eller struping av er bare tillatt i enkelte tilfeller, for eksempel for å forhindre nettangrep eller ved eksepsjonelle eller midlertidige overbelastning av nettet. Reglene skal gjelde fra 30. april 2016.

## Høringer

### Audiovisuelle medietjenester

Høringsperiode: 6. juli til 30. september

Europakommisjonen ønsker synspunkter fra alle berørte parter på hvordan Europas audiovisuelle medielandskap kan tilpasses den digitale tidsalderen.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on Directive 2010/13/EU on Audiovisual Media Services \(AVMSD\) - A media framework for the 21st century](#)

## Konferanser

### Europakommisjonen

*Saving lives with safety information: The impact of implementing a Just Culture in aviation*, Brussel, 01.10.15 – mer informasjon [HER](#)

*Workshop "Modernizing transport services" – Open Days 2015*, Brussel, 13.10.15 – mer informasjon [HER](#)

*Workshop 'Digital Skills and entrepreneurship in the Digital Revolution Era: from EU funding opportunities to job creation'*, Brussel, 14.10.15 – mer informasjon [HER](#)

### The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)

*Future of EU Emissions Trading System (ETS): What role for transport?* 13.10.15 – mer informasjon [HER](#)

### Cloud Forward

*Cloud Forward Conference 2015*, Pisa, 6.-8.10.15 – mer informasjon [HER](#)

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd  
[camilla.ongre@mfa.no](mailto:camilla.ongre@mfa.no)

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver  
[oyvind.rinbo@mfa.no](mailto:oyvind.rinbo@mfa.no)