

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 6 | 2015

Brussel, 30. september 2015



Arbeidet med strategien om ett digitalt indre marked – DSM-strategien – går fremover i Europakommisjonen. I løpet av september har det blitt publisert seks nye høringer knyttet til ulike deler av strategiens satsningsområder. Konsultasjonene gjelder blant annet revisjon av ekomregelverket, behovet for internettkvalitet og -hastighet i fremtiden, geo-blokkering, IKT-standarder og plattformer. Se oversikt over alle høringene [her](#). Da den forrige «pakken» på ekomområdet ble lagt fram i 2013, fikk Kommisjonen sterk kritikk fordi prosessen hadde vært så lukket og manglet forankring hos medlemslandene. Denne gangen gjør man tingene annerledes – ikke nødvendigvis på grunn av kritikken fra 2013, men som et ledd i Juncker-kommisjonens «Better Regulation»-arbeid, der transparens og det å lytte til aktørene gjennom hele lovgivningsprosessen står sentralt. Målet med de aktuelle høringene er ikke bare å forankre egne ideer og løsninger gjennom høringene. Kommisjonen har ikke alle svar selv og søker etter ideer og forslag som kan være nyttige når den etter hvert vil legge fram tiltak som kan bidra til at man når målet om ett digitalt indre marked for EU. Høringene er åpne for alle og tilbakemeldingene Kommisjonen får vil bli brukt i arbeidet med nye lovforslag som vil legges fram i 2016.

På transportområdet har de siste dagers avsløringer av Volkswagens juks ved utslippstesting, skapt mange overskrifter. Avsløringene har også satt fornyet søkelys på de helsemessige og miljømessige konsekvensene av bilbruken. Transportsektoren står for rundt 25 prosent av drivhusgass-utslippene i Europa ifølge [Det Europeiske Miljøbyrået](#). I meddelelsen fra Kommisjonen i vinter om EUs [Energiunion](#) varsles det ulike tiltak innenfor transportsektoren der målet er mer energieffektiv og dekarbonisert transport. Blant annet ble det varslet at Kommisjonen i 2017 vil legge fram en meddelelse om dekarbonisering av transportsektoren, herunder om andre og tredje generasjons biodrivstoff og andre alternative drivstoff, samt revisjon av utslippskrav for personbiler. I lys av Volkswagen-avsløringen, vil det ikke være overraskende om Kommisjonen nå fremskynder arbeidet med ulike tiltak for å redusere utslippene fra transportsektoren.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Europaparlamentet vedtar rapport om hvitboken for transport

Parlamentet i plenum vedtok 9. september sin rapport om hvitboken for transport fra 2011. Rapporten ble tidligere i sommer ferdigbehandlet i TRAN-komiteen, som ansvarlig komite, hvor den vekket stor interesse blant medlemmene.

Kommisjonen gjennomfører for tiden en midtveisrevisjon av EUs transportstrategi. Det er et omfattende innspill Parlamentet sender til Europakommisjonen. Dette er for så vidt ikke overraskende, da hvitboken i seg selv er et omfattende dokument som legger viktige og langsiktige føringer for EUs transportpolitikk. Den igangsatte gjennomgangen av denne vil munne ut i en oppdatert utgave som vil få stor betydning i mange år fremover. Her følger noen hovedpunkter fra Parlamentets rapport.

- Parlamentet støtter både hvitbokens hovedmål om 60 prosent reduksjon av klimagassutslippene fra transportsektoren, samt de ti delmålene som skal bidra til oppfyllelsen av dette hovedmålet;
- Kommisjonen oppfordres til å iverksette tiltak som kan bidra til at medlemslandene reduserer sine klimagassutslipp, samt utvikle en «dekarbonisering-strategi» for transport, slik at man kan nå målene i hviteboken;
- Modalt skifte og co-modalitet bør være grunnleggende prinsipper, slik at de minst forurensende og mest energieffektive transportformene kan benyttes på en kostnadseffektiv måte;
- Parlamentet oppfordrer også Kommisjonen til å legge fram forslag om å internalisere eksterne transportkostnader for gods- og passasjertransport, for å underbygge prinsippene om «bruker betaler» og «forurensar betaler»;
- Det bes om at budsjettene for det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) økes, særlig gjennom «European Fund for Strategic Investments» (EFSI) og «Connecting Europe Facility» (CEF), i et forsøk på å fullføre TEN-T innen 2030;
- Parlamentet fremhever behovet for å øke energieffektiviteten og bruk av elektriske transportmidler, samt dobling av kollektivtransport i byområder innen 2030. Det bør utvikles sykkelnett i byer og regioner og stimuleres til økt «carpooling»;
- For de respektive transportformer, fremheves blant annet et effektivt og konkurransedyktig luftfartsnettverk, jernbanepakke IV og en global målsetting om å oppnå 40 prosent reduksjon av CO₂-utslipp innen 2050 for maritim sektor.

Europaparlamentets rapport er tilgjengelig [HER](#).

Veitransport

Bilindustrien og ekomindustrien ser potensiale i økt samarbeid

Dagens kjøretøy blir i økende grad utstyrt med ulike former for elektronikk, som blant annet har til formål å gjøre kjøreturen tryggere, enklere og mer bekvem. Denne utviklingen kan nå skyte ytterligere fart i Europa, etter at aktører fra bilindustrien og ekomindustrien går sammen om en felles EU-dialog for økt samarbeid.

Nyheten om samarbeidet kom i forbindelse med den internasjonale bilutstillingen i Frankfurt ([Internationale Automobil-Ausstellung](#)), hvor kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, hadde invitert til et møte om «connected and automated driving».

«Fremtidens kjøretøy er del av en tilkoblet verden hvor superraske digitale nettverk gir tilgang til kommunikasjon, høyere sikkerhet, forbedrede miljøstandarder, underholdning, kunnskap og personlige kontakter, til alle, overalt og til enhver tid», heter det i [pressemeldingen](#). Det pekes både på de betydelige økonomiske gevinster som utviklingen kan føre med seg, så vel som andre positive samfunnsmessige virkninger med hensyn til blant annet trafiksikkerhet, miljø og komfort.

Det skal nå jobbes mot følgende tre strategiske mål:

1. Prioritering av konnektivitet, nettverksdekning og pålitelighet
2. Tilrettelegging for bruk
3. Sikre tillit og trygghet

Aktørene vil nå i fellesskap identifisere områder hvor videre samarbeid vil være nødvendig og hvor regulatoriske grep bør tas.

Enova får støtte ladestasjoner og alternative drivstoff

EFTAs overvåkningsorgan ESA kunngjorde 16. september at Enova kan gi støtte til utbygging av ladestasjoner for elbiler, landstrømanlegg for skip, fyllestasjoner for hydrogen- og biodrivstoff og gassforsyning til skip, uten å støte an mot statsstøttereglene i EØS-avtalen. Det ligger dermed til rette for en videre norsk satsing på fornybar transport.

Det har i påvente av avgjørelsen fra ESA ikke blitt tildelt statsstøtte til infrastrukturprosjekter siden i fjor høst. Det var på dette tidspunktet Transnova som hadde ansvaret for slik tildeling. Mandatet ble overført til Enova ved årsskiftet.

– En bedre infrastruktur for lading og fylling er avgjørende for å øke bruken av alternative drivstoff i transportnæringen. Utfordringen er at det som regel er lite lønnsomt å bygge slike lade- eller fyllestasjoner utenfor byområdene – selv for elbiler som er blitt svært populære, sier ESA-president Sven Erik Svedman.

[Støtte til infrastruktur for alternative drivstoff](#) er ett av seks støtteprogrammer som Enova ønsker å gjennomføre for å bidra til en grønnere transportsektor. Ifølge administrerende direktør i Enova, Nils Kristian Nakstad, vil konkurransen om utbygging av hurtigladere for den første transportkorridoren bli utlyst.

ESAs pressemelding, med lenke til vedtaket om godkjenning, kan leses [HER](#).

Viktige signaler om Uber fra Kommisjonen i vente?

Trykket på Europakommisjonen for å klargjøre hva den mener om tjenesten UberPop, ser ut til å øke. På den ene siden står europeisk taxibransje, som mener at Ubers tjenester slår beina under deres næringsgrunnlag. I flere byer, blant annet Brussel og Paris, har taxisjåførene aksjonert for å markere sin misnøye. På den andre siden driver Uber selv et mer og mer aktivt og målrettet

lobbyarbeid mot EU-institusjonene, og især Kommisjonen. På tross av dette, har Kommisjonen forholdt seg taus til nå.

Det kan synes som om Kommisjonen arbeider med å berede grunnen for en kommende løsning på de aktuelle problemene, da den etter sigende er i ferd med å utarbeide en studie som tar for seg noen av de spørsmålene som melder seg. Blant annet vil man prøve å se på hvilken betydning Ubers tjenester kan ha for taxisektoren og for økonomien som helhet. Videre vil studien se nærmere på hvilke rettslige grunnlag som kan brukes for å ta grep på EU-nivå og hvilken form dette eventuelt kan ha. Kommisjonens studie forventes publisert rundt juni neste år.

Kommisjonen vurderer også for øyeblikket fire klager fra Ubers side: to mot Frankrike og to mot henholdsvis Tyskland og Spania. Disse landene har til ulik grad forbudt bruk av tjenesten.

Selv om Kommisjonen jobber aktivt med Uber-saken, kan det imidlertid være at man må vente helt til neste høst for å få en definitiv konklusjon, da EU-domstolen er forventet å komme med en avgjørelse på sakens hovedspørsmål: Er Uber en transporttjeneste eller en digital tjeneste?

Jernbane

Sikkerhetsdiskusjoner i kjølvannet av avverget terrorangrep

Kun tilfeldigheter gjorde at liv ikke gikk tapt på et Thalys-tog mellom Amsterdam og Paris 21. august, da en person knapt rakk å åpne ild før han ble overmannet av tre årvåkne medpassasjerer. Hendelsen fikk straks myndighetene til å reflektere over sikkerheten på europeiske tog.

Mens det de to siste tiårene har blitt tatt grep – også gjerne i etterkant av terrorangrep – for å bedre sikkerheten innenfor både luftfart og sjøtransport, har situasjonen for jernbanens del i det vesentligste forblitt uendret. Eksempelvis har det ikke blitt opprettet noe felleseuropeisk organ med ansvar for å sikre ensartethet for sikkerhetsstandarder, slik som det har blitt gjort for de andre transportformene.

Europakommisjonen opprettet imidlertid i 2012 den rådgivende gruppen LANDSEC, bestående av representanter fra jernbanesektoren og eksperter fra EU-landenes transport- og justisdepartementer, som en delvis respons på landtransportens sikkerhetsutfordringer.

Som en følge av angrepet 21. august, ble novembers LANDSEC-møte flyttet til 11. september. En rekke mulige sikkerhetsforbedringer ble der diskutert. Noen av disse, som sikkerhetskontroll før avgang (som på flyplasser), anses som for upraktiske til å være gjennomførbare tiltak. Det som derimot kan tenkes innført, er at togselskapene pålegges å utarbeide sikkerhetsplaner med mulige tiltak, som så medlemsstatene skal føre tilsyn med. Aktuelle tiltak kan være trening av personell, simulering av angrepssituasjoner og videoovervåkning. Denne tilnærmingen vil gi medlemsstatene en betydelig grad av fleksibilitet, noe som de selv har fremhevet viktigheten av.

Transportministrene vil på transportrådsmøtet 8. oktober diskutere sikkerhet på tog. Dette møtet vil formodentlig bli toneangivende for arbeidet med sikkerhet og jernbane fremover.

Delta i fotokonkurranse!

Interesseorganisasjonen for europeiske jernbaneselskaper (CER) lanserer for tredje gang Den europeiske jernbanefotokonkurranse. Alle fra EUs 28 medlemsland, samt Norge og et knippe andre land, kan sende inn sine bidrag.

Tolv bilder, som viser de moderne, miljøvennlige og menneskelige aspektene ved jernbanen, vil bli valgt ut for å illustrere neste års utgave av CERs kalender. Vinnerne vil også motta 200 euro hver.

Innsendingsfrist er 16. oktober.

Mer informasjon om konkurransen og tidligere vinnerbidrag finnes på [CERs nettside](#).

Luftfart

Bedre muligheter for erstatning ved flyforsinkelser

I en avgjørelse fattet 17. september slo EU-domstolen fast at flyselskaper ikke kan påberope seg «ekstraordinære omstendigheter» som grunnlag for å nekte erstatning til passasjerer ved uforutsette tekniske problemer. Saken gjaldt en flyvning fra Quito (Ecuador), som ankom Amsterdam 29 timer forsinket. Ifølge flyselskapet, KLM, hadde passasjerene ikke krav på erstatning, ettersom forsinkelsen var et resultat av defekter i drivstoffpumpen og i en hydromekanisk enhet. Domstolen var ikke enig i dette.

Det EU-/EØS-rettslige utgangspunktet i forsinkelsestilfeller er at flyselskapene må kunne ta tilstrekkelig vare på passasjerene i løpet av forsinkelsen, samt betale en standardisert erstatning på mellom 250 og 600 euro, avhengig av distansen (mer informasjon på [Luftfartstilsynets nettsider](#)). Erstatningsansvaret faller imidlertid bort om flyselskapet kan bevise at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke var til å unngå.

I den omhandlede saken uttalte domstolen at tekniske defekter i utgangspunktet ikke utgjør ekstraordinære omstendigheter. Dette gjelder selv om disse er uforutsette eller ikke mulige å oppdage i løpet av rutinemessig vedlikehold. Det gjelder likevel noen unntak fra dette: Visse tekniske problemer som skyldes skjulte fabrikasjonsfeil som påvirker sikkerheten, eller tekniske problemer som følge av sabotasje eller terrorisme, er omstendigheter som *kan* anses som ekstraordinære.

Denne dommen fyller et tomrom som inntil nå har eksistert med hensyn til tolkningen av uttrykket «ekstraordinære omstendigheter». Tidligere rettspraksis har her vært uklar. Dommen er derfor av prinsipiell karakter og av stor betydning for europeiske flyselskapers erstatningsplikt.

Les mer i EU-domstolens [pressemelding](#).

Enighet om dronerapport i Europaparlamentet

Rapportør [Jacqueline Foster](#) (ECR, Storbritannia) fikk så å hele TRAN-komiteen bak seg når det 15. september ble stemt over hennes rapport om droner. Med 45 stemmer for og kun én imot, sendes

det usedvanlig unisone signaler til Parlamentets plenumsforsamling, som senere i høst skal stemme over rapporten.

Ønsket om fleksibilitet i reguleringen av droner er et hovedbudskap i rapporten. Ved å gi sektoren tilstrekkelige muligheter til å utvikle seg, uten å være hindret av unøddig streng lovgivning, håper man å kunne høste fordelene av den veksten som droneteknologi potensielt kan by på. Om reguleringen blir for restriktiv, er det grunn til å frykte mindre investeringer og en mer begrenset utvikling for sektoren, ifølge rapporten.

Et fleksibelt regelverk betyr imidlertid ikke at sikkerhetshensyn kommer til å bli nedprioritert; tvert imot så fremheves dette som av vesentlig betydning. Det samme gjelder behandling av personvernet.

Det skal etter all sannsynlighet stemmes over rapporten under Parlamentets plenums sesjon 26.-29. oktober. Følg saksforløpet [HER](#).

Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA), som forventes å få en viktig rolle angående droner, har utarbeidet et [forslag](#) til hvordan sektoren kan reguleres. Interesserte parter kunne inntil 25. september komme med innspill på dette. Mottatte innspill vil nå bli vurdert og et endelig forslag vil bli sendt til Kommisjonen.

Telekommunikasjon

Sendrektig sluttbehandling for NIS-direktivet

Rådets luxemburgske formannskap har uttalt at ferdigbehandling av NIS-direktivet vil være en prioritert sak i løpet av inneværende halvår. Man nådde før sommerferien enighet om et prinsippforslag – nå diskuterer man detaljene. Direktivet har som overordnet mål å sikre et beskyttet og pålitelig digitalt miljø i hele EU. Den siste tids utvikling tyder imidlertid på at en vellykket sluttbehandling ikke vil kunne finne sted med det første.

Det er for Rådets del fremdeles uenighet blant medlemslandene om rekkevidden av direktivet med hensyn til landenes rapporteringsforpliktelser. Kommisjonens forslag innebærer en betydelig grad av informasjonsutveksling mellom statene, som er en del av mekanismene som skal hindre nettkriminalitet og relatert uønsket aktivitet på nettet.

For Europaparlamentets vedkommende, er det blant annet ønske om en sektorspesifikk tilnærming i forbindelse med identifisering av såkalt kritisk infrastruktur i direktivet. Rådet, på sin side, går inn for en tverrsektoriell tilnærming. Parlamentet vil også ha mer innflytelse når det kommer til gjennomføringen av direktivet.

En ny runde med trilogforhandlinger mellom Rådet, Parlamentet og Kommisjonen vil neppe bli satt på agendaen før november.

TRAN-komiteen forbereder innspill til den nye digitale agendaen

Europaparlamentet arbeider for tiden med sin respons på Kommisjonens nye digitale strategi, [Digital Single Market](#), som ble presentert i mai i år. Fra Kommisjonens side representerer denne

strategien en storsatsing på det digitale feltet, som igjen inngår i et større arbeide med å skape arbeidsplasser og vekst i Europa. Omfanget gjør også arbeidet i Parlamentet omfattende, med to ansvarlige komiteer (ITRE og IMCO), samt innspill fra en rekke av de øvrige komiteene.

Finske [Merja Kyllönen](#) leder arbeidet med TRAN-komiteens innspill. Hun la 24. august frem sitt forslag, som det nå vil bli tatt stilling til i komiteen. Forslaget støtter Kommisjonens strategi og understreker at økende digitalisering byr på nye muligheter for transportsektoren. Spesielt pekes det på den nøkkelrollen intelligente transportsystemer (ITS) kan spille. Parlamentet har også tidligere fremhevet ITS, blant annet i forbindelse med ønsket om et multimodalt og integrert billettsystem i Europa.

Digitaliseringen representerer også utfordringer for transportsektoren, ifølge forslaget. Blant annet er det en fare for at EUs transportregelverk utdateres, noe som kan stå i veien for innovasjon og nyskaping. Kommisjonen oppfordres derfor til å ta stilling til om dagens regelverk er tilstrekkelig tilpasset den digitale tidsalderen.

Sist bør nevnes forslagets fokus på å ha regler som ivaretar beskyttelse av data, både med hensyn til innsamling, behandling, bruk og lagring.

Kyllönens tekst er tilgjengelig [HER](#).

I rapporten «[Big Data and Smart Devices and their Impact on Privacy](#)» laget for Europaparlamentets LIBE-komite (Civil Liberties, Justice and Home Affairs) hevdes det at Kommisjonen i sin iver etter å skape ett europeisk digitalt marked, ikke fokuserer nok på personvern. Ifølge rapporten har Kommisjonen for stort fokus på de kommersielle og økonomiske aspektene ved DSM, og i for liten grad tar hensyn til de utfordringer som big data, skytjenester og M2M-kommunikasjon innebærer for beskyttelse av personlig informasjon. Det blir interessant å se i hvilken grad de øvrige komiteene i Europaparlamentet i sine innspill til DSM-strategien, vil fokusere på personvern.

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Speech on the Mid-term review of the 2011 White Paper on transport](#), Strasbourg, 09.09.15

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the launch event of Europe's startup ecosystem mapping project](#), Brussels, 24.09.15

[Speech at Bruegel annual meeting: Productivity, innovation and digitalisation - which global policy challenges?](#) Brussel, 07.09.15

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Keynote speech at SAIS: Europe in the Digital Realm – a Conversation with Commissioner Oettinger](#), Washington DC, 24.09.15

[Keynote at the Public Broadcasters International Conference](#), München, 10.09.15

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](#)

Satellitt- og kabeldirektivet

Høringsperiode: 24. august til 16. november

Høringen lanserer en høring om satellitt- og kabeldirektivet (direktiv 93/83/EØF), først for å samle innspill til evalueringen av dagens regler, og dernest for å innhente synspunkter på en utvidelse av direktivet i lys av utviklinger i markedet og i teknologi, med mål om å bidra til Digital Single Market-strategien.

Kommisjonens nettside: [Consultation on the review of the EU Satellite and Cable Directive](#)

Intelligente transportsystemer (ITS)

Høringsperiode: 2. september til 24. november

Målet med høringen er å samle synspunkter fra berørte parter, herunder borgere, private og offentlige organisasjoner og offentlige myndigheter, på problemstillinger knyttet til levering av multimodale reiseinformasjonstjenester. Innspillene vil bli brukt når det skal utarbeides spesifikasjoner innenfor rammen av ITS-direktivet.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on provision of EU-wide multimodal travel information services under the ITS Directive 2010/40/EU](#)

Regulatorisk rammeverk for elektroniske kommunikasjonsnettverker og tjenester

Høringsperiode: 11. september til 7. desember

Kommisjonen vil samle innspill til evaluering av dagens regler, samt innhente synspunkter på mulige tilpasninger av rammeverket, med mål om å bidra til Digital Single Market-strategien. Bakgrunnen er utviklinger i markedet og i teknologi.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the evaluation and the review of the regulatory framework for electronic communications networks and services](#)

Internetthastighet og -kvalitet

Høringsperiode: 11. september til 7. desember

Kommisjonen vil innhente synspunkter fra alle berørte parter om deres behov for internetthastighet og -kvalitet etter 2020, med sikte på å sikre at alle internettbrukere kan dra nytte av den digitale økonomien og det digitale samfunnet.

Kommisjonens nettside: [Public Consultation on the Needs for Internet Speed and Quality Beyond 2020](#)

Konferanser

Europakommisjonen

Conference on Incident Reporting in Land Transport Security at the EU level, Brussel, 06-07.10.15 – 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](#)

Support active transport in cities, Brussel, 14.10.15 – mer informasjon [HER](#)

ICT 2015 - Innovate, Connect, Transform, Lisboa, 20-22.10.15 – mer informasjon [HER](#)

High Level Conference on Boosting Investments in Transport, Brussel, 22.10.15 – mer informasjon [HER](#)

iMobility

iMobility Forum Plenary Meeting: *Automation: Impact for Vehicles, Infrastructure, and Users*, 21.10.15 – mer informasjon [HER](#)

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no