

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 2 | 2015

Brussel, 27. mars 2015



President Juncker og hans team av visepresidenter og kommisærer er i full gang med å vise at Kommisjonen har tenkt å gjennomføre strategien som Juncker la frem i fjor sommer, da han ble utnevnt til kommisjonspresident. Nye arbeidsplasser, vekst og investeringer, et digitalt felles indre marked samt sterkere sosial dialog, er blant Junckers prioriteringer som står sentralt i satsningen innenfor samferdselssektoren.

På samferdselsområdet er det varslet «pakker» på flere områder – en ny luftfartspakke og ny veitransportpakke er under arbeid. Det er satt i gang høringer både når det gjelder maritim transport og luftfart. Den sosiale dimensjonen i transportsektoren – særlig innenfor luftfart og veitransport – står sentralt i dette arbeidet.

I tillegg har Kommisjonen satt i gang en høring knyttet til midtveisgjennomgangen av transportstrategien fra 2011 (White Paper: "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"). Utviklingen siden 2011 – særlig nye teknologiske muligheter, dagens lave oljepris, den fortsatte økonomiske krisen og vedtakelsen av 2030-rammeverket for klima og energi – gjør det nødvendig med en gjennomgang av strategien for å sikre at den tar hensyn til den utviklingen som har skjedd.

Innenfor det digitale området har Juncker lovet å arbeide for et indre digitalt marked, og en strategi for gjennomføring av dette er ventet framlagt 6. mai i år. Denne strategien vil også berøre nødvendige endringer innen elektronisk kommunikasjon og det er varslet at det vil foretas en revisjon av rammeverket for elektronisk kommunikasjon og at forslag til endringer vil bli lagt fram i 2016. Hva dette forslaget vil inneholde, vil være avhengig av utfallet av de forhandlinger som nå pågår mellom Rådet og Europaparlamentet om den såkalte TSM-pakken – forslaget Kommisjonen la fram i september 2013 for å skape «ett europeisk ekomarked». Av forslaget som opprinnelig bestod av seks ulike deler, har Rådet gitt det latviske formannskapet mandat til kun å forhandle om forslagene som gjelder internasjonal gjesting og nettnøytralitet. Etersom Europaparlamentet har en helt annen oppfatning enn medlemsstatene om hvordan disse to temaene bør løses, ligger det an til svært vanskelige forhandlinger.

INNHold

[Vegtransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Vegtransport

Mot endelig vedtakelse av direktivet om kjøretøyers vektor og dimensjoner

Rådets italienske formannskap kom i desember i fjor til enighet med Europaparlamentets forhandlere om forslaget til endring av direktiv 96/53/EF om kjøretøyers vektor og dimensjoner. Den omforente teksten ble 10. mars formelt vedtatt av Parlamentet i plenum, og man er dermed enda et steg nærmere endelig vedtakelse.

De nye reglene innebærer at man vil tillate større og mer aerodynamiske lastebiler, noe som vil føre med seg både miljø- og sikkerhetsmessig gevinst. Ved å øke vektgrensen med ett tonn, ønsker man å stimulere til bruk av alternative og mer miljøvennlige drivstoffer, mens et mer avrundet førerhus vil redusere luftmotstand, gjøre lastebilen tryggere i tilfelle kollisjon og øke førerens synsfelt. Vekt- og dimensjonsbegrensninger i eksisterende regelverk har til nå hindret utviklingen av slike design.

Direktivet vil bli endelig vedtatt av Rådet i løpet av de kommende månedene. Medlemsstatene vil deretter måtte implementere regelverket innen 2019. De nye reglene vil tre i kraft i 2022.

Ny veipakke i støpeskjeen?

Ifølge et dokument Agence Europe har fått tilgang til, jobber Europakommisjonen med å utarbeide en form for veipakke med en rekke nye tiltak og initiativer. Det synes foreløpig som om pakken kommer til å ha følgende fem prioriterte områder:

- Veipricing. Kommisjonen har allerede gitt signaler om at det her er ønskelig med en ny tilnærming på europeisk nivå, med et system basert på kilometerprising. Den nye pakken vil følge opp dette, med forslag om distanseavhengige avgifter – og en utfasing av det nåværende Eurovignette-systemet. Det foreslås også at avgiftene settes høye nok til å innebefatte negative eksterne virkninger, som forurensning og støy. Videre ønsker Kommisjonen at alle inntekter fra vegavgiftene skal brukes til forbedring av infrastruktur.
- Sosiale forhold. Det er her snakk om en rekke tiltak, blant annet klargjøring av hvordan utsendingsdirektivet ([Posted Workers Directive](#)) skal anvendes på internasjonal vegtransport og forslag til hvordan arbeidsvilkår som sådan kan forbedres.
- Markedsadgang. Det kan se ut som om Kommisjonen vil gå inn for en gradvis liberalisering av markedet for godstransport og transport av passasjerer med buss.
- Den internasjonale dimensjonen. Bilaterale veitransportavtaler med Tyrkia og Ukraina står her på Kommisjonens agenda, selv om den regner med motstand fra enkelte medlemsland.
- Europeisk veibyrå. Det fremgår til slutt av dokumentet at det vil foreslås å opprette et europeisk veibyrå, hvis rolle vil være «å gi direkte bistand til både Kommisjonen og medlemsstatene i form av teknisk assistanse, koordineringshåndhevelse og inspeksjoner og kontroller».

Når det gjelder den videre fremdriften i arbeidet med veipakken, stipuleres det et tidsperspektiv på to år. En generell presentasjon av pakken kan ventes i begynnelsen av 2016.

Liten fremgang for trafikksikkerheten

De første tallene for 2014 på antallet dødsulykker på europeiske veier viser et noe nedslående resultat. Europakommisjonens publiserte 24. mars tall som viser at det kun er en nedgang på én prosent i forhold til 2013. Til sammenligning var nedgangen i årene 2013 og 2012 på åtte prosent.

– Det er trist og vanskelig å akseptere at nesten 70 europeere blir drept hver dag på våre veier. Dagens tall bør være en vekker, uttalte transportkommissær Violeta Bulc samme dag tallene ble publisert. – Vi trenger å øke vår innsats i de kommende årene, slik at vi kan nå EUs mål om halvering av antallet dødsfall på veiene innen 2020, fortsatte hun.

I alt ble over 25 000 personer drept i trafikken i EUs medlemsland i 2014. Det er imidlertid store variasjoner mellom landene. Malta, Nederland, Sverige og Storbritannia har de tryggeste veiene, med mindre enn 30 døde per million innbyggere. Det tilsvarende tallet for Bulgaria, Latvia, Litauen og Romania er derimot over 90.

I det følgende kommer Kommissjonen til å fastsette et nytt mål for reduksjon av alvorlige trafikkskader og utarbeide en strategi for oppnåelse av dette målet. Videre arbeides det med en revisjon av både reglene for kjøreopplæring og EU-rammeverket for forvaltning av veiinfrastrukturens sikkerhet.

Les Kommissjonens pressemelding med ytterligere informasjon [HER](#).

Felles ønske blant EUs medlemsland om eCall

Europakommisjonen la i 2013 frem et forslag om innføring av det såkalte eCall-systemet i kjøretøyer. eCall er det europeiske nødmeldingssystemet som skal sørge for at alvorlige ulykker på veinettet meldes automatisk fra kjøretøy til redningssentral via det felles europeiske nødnummeret 112. Formålet er å redusere antall drepte og hardt skadde, ved at involverte i ulykker får raskere hjelp enn i dag.

Under behandling i Rådet 2. mars, ble det oppnådd [klar enighet](#) blant medlemslandene om regler for typegodkjenning av slikt utstyr. Bilprodusenter er fra 31. mars 2018 forpliktet til å utstyre nye biler med eCall-utstyr. Når det gjelder den nødvendige infrastrukturen, må denne være på plass innen 1. oktober 2017. Bruk av eCall vil være kostnadsfri for brukerne.

Rådets posisjon er en bekreftelse av enigheten som ble nådd med Europaparlamentet i trilogforhandlinger i desember i fjor. Det er forventet at Parlamentet vil vedta den nye posisjonen uten endringer under plenums møtet i Strasbourg i april.

Forslaget har blitt vurdert som [relevant og akseptabelt for Norge](#).

Mangelfull implementering av regelverket for førerkort

Europakommisjonen sendte 26. februar en såkalt begrunnet uttalelse til 18 av EUs medlemsstater på grunn av manglende implementering av det tredje førerkortdirektivet. Dette markerer det første formelle trinnet i et traktatbruddsøksmål.

Direktivet fra 2006 har som hovedformål å redusere muligheten for forfalskning av førerkort, forbedre trafikksikkerheten og fremme fri bevegelse for EU-borgerne. Av konkrete tiltak som direktivet innfører finner man blant annet nye førerkortklasser, harmonisering av førerkortenes administrative gyldighet og etableringen av et nettverk for utveksling av førerkortinformasjon (RESPER).

Landene som på ulike vis ikke har klart å oppfylle direktivets forpliktelser er Østerrike, Belgia, Bulgaria, Tsjekia, Kypros, Tyskland, Danmark, Estland, Irland, Spania, Frankrike, Finland, Italia, Litauen, Polen, Portugal, Slovakia og Slovenia.

Nesten samtlige av nevnte land har unnlatt å ta i bruk EUs nettverk for informasjonsutveksling, som er sentralt i arbeidet med å unngå at en person får utstedt mer enn ett førerkort. Når det gjelder øvrig mangelfull implementering, er det ulike sider ved direktivet som ikke har blitt overholdt, som kategoriseringen av ulike kjøretøyer, aldersbestemmelser og reglene for utstedelse av førerkort til personer som har mistet retten til å kjøre i en annen medlemsstat.

De berørte landene har nå fått en frist på seg til å iverksette nødvendige tiltak for å implementere direktivet på tilfredsstillende vis. Om dette ikke skjer, kan saken henvises videre til EU-domstolen.

Tredje førerkortdirektiv ble innlemmet i EØS-avtalen i 2008 og er i Norge gjennomført i blant annet vegtrafikkloven.

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

Tyskland imøtekommer delvis Kommissjons krav til vignettssystemet

Den tyske regjeringen har gått med på å gjøre visse forandringer på landets planlagte vignettssystem, som skal tre i kraft fra og med 2016. Systemet har helt siden det ble presentert måttet tåle kritikk fra flere hold. Blant annet har Kommisjonen meddelt at systemet i sin planlagte form ville være i strid med ikke-diskrimineringsprinsippet. Også enkelte medlemsland har uttrykt sin misnøye.

Kritikken har ikke gått upåvirket hen på den tyske regjeringen. Mens den opprinnelige planen var å tilby en årsvignett, samt vignetter gyldige i henholdsvis to måneder og ti dager, har man nå bestemt seg for å differensiere ytterligere. I stedet for at man i alle tilfeller tar 10 euro for tidagersvignetten, introduseres tre ulike priskategorier på 5, 10 og 15 euro. Det samme er tilfellet for tomånedersvignetten, som i stedet for en fast pris på 22 euro, vil tilbys for 16, 22 eller 30 euro. Priskategorien fastsettes på bakgrunn av kjøretøyets størrelse og utslipp. Kommisjonen har tidligere kritisert prisene på korttidsvignettene for å være uforholdsmessige sammenlignet med prisen på en årsvignett, og man håper at de nye prisene skal falle i god jord i Brussel.

Derimot virker det ikke som regjeringen gjør noe med ordningen med refusjonen av kjøretøysavgiften, som tyske bilister gis som kompensasjon for innkjøpet av årsvignetten. Denne muligheten vil utenlandske bilister ikke ha. Nettopp dette har vært et av de punktene som Kommisjonen har sett mest kritisk på, ettersom behandlingen av tyskere og utlendinger vil være ulik.

De kommende månedene vil vise om Kommisjonen godtar systemet i sin endrede form.

Frankrike ønsker minstelønn for utenlandske transportører

Ønsket om å komme urettferdige konkurranseforhold innen vegtransporten til livs, har den siste tiden blitt mer og mer fremtredende i enkelte EU-land. Også Frankrike vil gjøre noe med dette problemet. En minstelønn for utenlandske transportører på kabotasjeoppdrag i landet, skal nå bedre konkurransesituasjonen for landets egne transportører.

Frankrike har lenge hatt en nasjonal minstelønnsordning («SMIC»), men denne har så langt ikke hatt noen virkning for utenlandske transportører på fransk jord. Det er dette myndighetene nå har gått inn for å endre. Dette skjer i form av en endring i den såkalte Marcron-loven, som er i ferd med å vedtas og som vil innebære en omfattende økonomisk reform for landet. Den franske transportministeren Alain Vidalies har sagt at dette kommer som en respons på uholdbare konkurranseforhold innen veitransportsektoren.

Lovendringen kommer bare måneder etter at Frankrike vedtok et forbud for lastebilsjåførere mot å tilbringe ukentlige hvileperioder i kjøretøyet, som også ble innført som et tiltak mot sosial dumping.

Den franske minstelønnen har flere likhetstrekk med minstelønnen som Tyskland innførte ved årsskiftet – men den er også grunnleggende forskjellig. Mens den tyske ordningen i utgangspunktet omfatter både transittkjøring, internasjonalt oppdrag og kabotasjeoppdrag, omfattes ikke transittkjøring av den franske. Det er spesielt det at minstelønnen må respekteres ved transittkjøring som har vært gjenstand for kritikk i Tyskland, noe som gjorde at landets regjering suspenderte ordningen for denne typen kjøring i slutten av januar, i påvente av Europakommisjonens vurderinger.

Kommisjonen har så langt ikke uttalt seg om den franske minstelønnsordningen.

Tysklands minstelønn stadig under press

Etter å ha innført en lovfestet minstelønn på 8,50 euro i timen for alle arbeidstakere fra 1. januar i år, har den tyske regjeringen måttet tåle kritikk fra flere hold, spesielt østeuropeiske land og utenlandsk transportbransje. Kritikken har delvis blitt tatt til etterretning, da det 30. januar ble gjort klart at minstelønnsordningen for transittkjøring gjennom landet suspenderes i påvente av Europakommisjonens vurderinger av kompatibiliteten med EU-lovgivningen. Konklusjonene er ventet før sommeren.

I mellomtiden har ordningen kommet under ytterligere press, da 14 transportselskaper fra Østerrike, Polen og Ungarn har tatt saken til den tyske forfatningsdomstolen. Selskapene motsetter seg at transportører som knapt er innom Tyskland må overholde lovens krav til både lønn og at denne skal være dokumenterbar. Det siste innebærer betydelig administrativt ekstraarbeid for selskapene.

Den tyske minstelønnsordningen har også vært gjenstand for debatt i Europaparlamentet. Det var stor uenighet mellom parlamentsmedlemmene i saken, og frontene fulgte partipolitiske skillelinjer så vel som geografiske mellom det østlige (lave lønnskostnader) og nordvestlige Europa. På plenumsrådet 25. mars måtte kommisær Bulc svare på spørsmål fra lederen i arbeids- og sosialkomiteen, Marita Ulvskog. Kommisæren sa at man er i ferd med å vurdere den tyske ordningen. Referat fra Europaparlamentets behandling av saken finner du [HER](#).

EU-delegasjonen følger utviklingen videre.

Uber klager nok en gang Frankrike inn for Europakommisjonen

Uber er ikke fornøyd med vilkårene tjenesten gis i Frankrike og klager nå til Kommisjonen for andre gang på under et halvt år. Det er også denne gangen hevdet at den franske lovgivningen (Thévenoud-loven) favoriserer regulære taxitjenester på bekostning av Ubers muligheter. Konkret anfører Uber både at den nye loven ikke ble notifisert til Kommisjonen i utgangspunktet og at den er i strid med fundamentale EU-rettslige prinsipper.

Kommisjonen har bekreftet at den undersøker begge klagene. Likeledes blir det understreket at nasjonale lover som tar sikte på å sikre et godt nivå på taxitjenester, ikke er i strid med EU-retten, så lenge de respekterer proporsjonalitetsprinsippet, ikke diskriminerer med hensyn til nasjonalitet og etableringsfrihet.

Det er et økende press på Kommisjonen for å komme opp med en tydelig posisjon når det gjelder Uber. Det er ikke bare selskapet selv som ønsker en snarlig avklaring, men også Europaparlamentet og medlemslandene. Formann for TRAN-komiteen, Michael Cramer, sendte i begynnelsen av februar et [brev til kommisær Bulc](#) angående Uber, som enda ikke synes å ha blitt besvart.

For øvrig har flere land, som Spania, Nederland og Tyskland, tatt restriktive grep i forhold til Uber. Det vil ikke overraske om selskapet tar rettslige skritt også mot disse.

Jernbane

Rådets latviske formannskap tar Jernbanepakke IV videre

Jernbanepakke IV var gjenstand for diskusjon på rådsmøtet for transport 13. mars. Det latviske formannskapet hadde lagt opp til en debatt om følgende tre punkter: infrastrukturforvalters uavhengighet, tilsynsmyndighet og tilgang til rullende materiell.

Ifølge det opprinnelige forslaget fra Kommisjonen, må infrastrukturforvaltere være underlagt strenge krav til uavhengighet, noe som har medført kritikk fra mange medlemsland. Det latviske foreslår er å differensiere mellom de ulike kravene som skal gjelde for forvalterens ulike funksjoner. Konkret ønsker formannskapet å skille mellom «essensielle» og øvrige funksjoner, som uavhengighetskravene så blir utformet på bakgrunn av. Diskusjonen på rådsmøtet var preget av at medlemsland som allerede har et slikt skille mellom infrastrukturforvalteren og operatørene, ikke ser et behov for ulike lag av regelsett, mens øvrige medlemsland er mer positive til forslaget. Enkelte land som har et slikt skille kunne imidlertid godta et forslag langs de linjer som formannskapet har presentert.

Videre har formannskapet foreslått at tilsynsmyndighetene gjennomfører en ex ante-kontroll for å sikre uavhengigheten til ledelsen hos infrastrukturforvalter i tilfeller der infrastrukturforvalter er del av et konsern eller det foreligger krysseierskap, som kan ha betydning for uavhengigheten. Flere medlemsstater gav på møtet uttrykk for at dette blir byråkratisk.

Når det gjelder tilgang til rullende materiell, går Kommisjonens forslag ut på at medlemsstatene får en plikt til å ta den finansielle risikoen for eventuell restverdi av materiell som er igjen ved utløpet av tjenestekontraktene. Dette vil skje ved å overta eierskapet, stille bankgarantier ved kjøp av rullende materiell eller etablere leasingselskaper. Slik vil man unngå å komme i den situasjonen at

eneste budgiver for neste kontraktperiode vil være det eksisterende nasjonale jernbaneselskapet med tilgang til rullende materiell. Diskusjonene på møtet viste imidlertid at de fleste medlemsstatene er av den oppfatning at den økonomiske byrden ved Kommisjonens forslag blir for stor.

Selv om formannskapet prøvde å holde debatten knyttet til de tre nevnte punktene, som er av mer teknisk art, var det flere medlemsstater som brukte anledningen til å ta opp andre og mer politiske problemstillinger. Spesielt pekte de mindre landene på at det i større grad må være mulig med direkte tildelinger av tjenestekontrakter. Luxembourg gav uttrykk for at anbudskonkurranser i land med små jernbanenettverk ikke vil øke konkurransen, men bare skifte ut en monopolist med en annen – og da en utenlandsk operatør. I Luxembourg er den nasjonale operatøren den fjerde største arbeidsgiveren i landet og dersom selskapet skyves ut av det nasjonale markedet vil følgene være konkurs. Litauen, Nederland, Irland, Bulgaria, Portugal, Estland, Østerrike, Belgia, Slovenia, Ungarn, Kroatia og Hellas støttet Luxembourg. Luxembourg og Estland foreslo at nettverk som svarer til mindre enn én prosent av det europeiske markedet, automatisk vil kunne unntas fra hovedregelen om tildeling gjennom anbudskonkurranse.

Neste rådsmøte for transport finner sted 8. juni. Det latviske formannskapet har satt seg som mål å ferdigforhandle den tekniske delen av jernbanepakken innen utgangen av formannskapsperioden.

Medlemsstatene gir ikke jernbanepassasjerer en full rettighetskatalog

En ny rapport fra Europakommisjonen viser at svært mange av EUs medlemsstater har innvilget unntak fra forordningen om passasjerrettigheter. I løpet av de siste fem årene har kun fire land gitt forordningen full virkning, mens 22 har av ulik grad benyttet seg av unntaksordninger.

Selv om forordningen prinsipielt gjelder for all passasjertrafikk på jernbane, så tillater den medlemsstatene å fritta innenlandsk langdistansetrafikk for å lette innfasingen av forordningen. Den tillater også unntak for trafikk i urbane strøk, i lys av de konkrete særtrekk som for hvert land gjør seg gjeldene.

Kommisjonen peker på at innvilgede unntak generelt involverer bestemmelser hvis anvendelse kan ansees som kostnadskrevene for landene.

Et hovedbudskap i rapporten er at de mange unntakene fra forordningen har ført til mangel på rettssikkerhet både for de reisende og jernbaneindustrien. Transportkommisær Violeta Bulc har gått ut og advart mot risikoen for at forordningen kun blir et tomt skall, om medlemsstatene fortsetter denne tendensen.

Lenke til rapporten og ytterligere informasjon finnes i [Kommisjonens pressemelding](#).

Luftfart

Utvikling av droner ønskes velkommen av Europakommisjonen

Europakommisjonen har en klar ambisjon om å spille en aktiv rolle når det gjelder å regulere bruken av droneteknologi. – Droner er virkelige, de har kommet for å bli, og vi bør ikke være redde for å omfavne denne teknologien, uttalte transportkommisær Violeta Bulc under konferanse i Riga 5.

mars, hvor det europeiske luftfartsmiljøet møttes for å stake ut en felles kurs for teknologiens videre utvikling.

Kommisjonen, i likhet med det øvrige luftfartsmiljøet, ser på droner som en teknologi som kan skape nye arbeidsplasser og nye muligheter for både industri og fremtidige brukere i alle samfunnssektorer. Samtidig blir det også understreket at man befinner seg på et område hvor man trenger et harmonisert juridisk rammeverk som ivaretar hensynene til sikkerhet og bærekraftig tjenesteutvikling.

Konferansen i Riga munnet ut i vedtakelsen av deklarasjonen «Framing the future of aviation», som angir fem prinsipper som skal være ledende i utviklingen av droner:

- 1) Droner må sees på som en ny type luftfartøy som fordrer sikkerhetsregler som er avpasset aktivitetens risikonivå. Man vil ikke akseptere regler som innebærer at nåværende sikkerhetsnivå reduseres.
- 2) Regler på EU-nivå må utarbeides allerede nå.
- 3) Teknologier og standarder må utvikles med sikte på full integrering av droner i europeisk luftrom.
- 4) Allmennhetens aksept er avgjørende for dronetjenesters vekst.
- 5) Operatøren av en drone er ansvarlig for dens bruk.

Det europeiske luftfartsikkerhetsbyrået (EASA), som er gitt ansvaret for utarbeidelsen av disse reglene, vil gjennomføre konsultasjoner med relevante interessenter i løpet av de kommende månedene, som så vil danne grunnlag for konkrete forslag fra byrået mot slutten av året. EASA har [allerede meddelt](#) at de ser for seg tre ulike kategorier med droner, med tilhørende regulering basert på risikoimplikasjonene til den enkelte kategori. En slik regulering vil være i tråd med det første prinsippet i Riga-erklæringen.

Kommisjonens nye luftfartspakke, som er varslet i [arbeidsprogrammet for 2015](#), vil komme til å inneholde forslag til en revisjon av sikkerhetslovgivningen, som tar høyde for forslagene fra EASA. Som deklarasjonen fra konferansen slår fast, ønsker man et operasjonelt marked for droner fra og med 2016.

Transportkommisær Bulcs tale på konferansen er tilgjengelig [HER](#). Fellesdeklarasjonen «Framing the future of aviation» kan lastes ned [HER](#).

Europakommisjonen ser på ansettelsesforholdene innen luftfarten

Kommisjonspresident Jean-Claude Juncker signaliserte allerede i sitt åpningsinnlegg til Europaparlamentet i midten av juli i fjor at sosiale forhold kom til å bli viet betydelig oppmerksomhet i den nye kommisjonens arbeid. Utsagnet må kunne sies å ha bli fulgt opp – også for transportsektorens vedkommende.

Ikke uventet har forholdene i luftfarten stått i fokus den siste tiden, mye grunnet lavprisselskapenes forretningsmodeller, som har vist seg å sette EUs sosialpolitikk på prøve. - Kommisjonen hverken godkjenner eller avviser *a priori* en forretningsmodell, forutsatt at den er i samsvar med EUs og

nasjonale standarder, spesielt med hensyn til arbeidsforhold, skrev transportkommisær Violeta Bulc i et brev til formann for TRAN-komiteen i Europaparlamentet, Michael Cramer, i forbindelse med spørsmål om Kommisjonens syn på måten Norwegian organiserer sine ansettelser.

Med ønske om mer innsikt i ansettelsesforholdene i europeisk luftfart generelt, har Kommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE), sammen med Den europeiske cockpitforeningen (ECA), fått utarbeidet en [rapport](#) av Universitetet i Gent. Det fremkommer av denne at syv av ti piloter som flyr for et lavprisselskap jobber for vikarbyråer eller eget enkeltmannsforetak.

Temaet vil bli ytterligere belyst i enda en rapport bestilt av DG MOVE og som vil komme fra konsultantselskapet Steer Davies Gleave. Rapporten skal være ferdig til høsten, men foreløpige resultater vil presenteres allerede i juni.

Det er i juni planlagt en høynivåkonferanse om sosiale forhold i transportsektoren generelt, med Europaparlamentet som medarrangør. Utfordringene både innen luftfart og veitransport antas å gis en sentral plass på programmet, som enda ikke er offentliggjort.

Erfaringene som Kommisjonen gjør seg i løpet av de kommende månedene vil legge premissene for den nye luftfartspakken, som forventes vedtatt mot slutten av året.

Mot opphevelse av væskeforbudet på fly?

Europakommisjonen har ved flere anledninger tidligere gått ut med datoer for når flypassasjerer kunne vente seg en opphevelse av forbudet mot å ta med seg mer enn små mengder flytende væske i håndbagasjen. Endringen har imidlertid latt vente på seg. Kommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE) forsikrer like fullt om at det fortsatt jobbes mot en opphevelse av væskeforbudet.

Opplysningene fremkom under en debatt om flysikkerhet i Europaparlamentets TRAN-komite 24. februar. – Vi ønsker å oppheve forbudet, men forholdene må ligge til rette for det, og den første betingelsen er at den nødvendige teknologien tas i bruk på alle flyplasser, sa Olivier Onidi, direktør i DG MOVE. Han sa videre at man av praktiske hensyn ser for seg at opphevelsen skjer gradvis.

I motsetning til hva som har skjedd før, ønsker Kommisjonen ikke å gå ut med noen dato for når planene vil realiseres. At man tidligere har gått ut med konkrete tidsangivelser, har vært et feiltrinn, ifølge Onidi.

Om Kommisjonens ny luftfartspakke, som vil bli vedtatt mot slutten av 2015, vil inneholde noen tiltak vedrørende væskeforbudet, vites foreløpig ikke.

Telekommunikasjon

Rådet med mandat til forhandlinger om telekompakken

Rådets latviske formannskap lyktes 4. mars med å få mandat til å starte forhandlinger med Europaparlamentet om to av telekompakkens hoveddeler: internasjonal gjesting («roaming») og nettnøytralitet. Dette har vært de to resterende delene av pakken som man har hatt et håp om å

komme til enighet om, etter at medlemslandene ikke har ønsket de øvrige fire delene av Kommisjonens opprinnelige forslag.

Med hensyn til internasjonal gjesting, går medlemslandene inn for en prismekanisme som skal gjøre det betraktelig billigere å bruke mobiltelefon i utlandet. Innenfor visse grenser, vil man kunne ringe, sende tekstmeldinger og bruke datatjenester uten å betale mer enn nasjonale takster. Når denne såkalte roamingkvoten («basic roaming allowance») er brukt opp, kan nettleverandøren kreve en høyere pris, men denne vil være lavere enn nåværende takster. Det landene har blitt enige om, er altså ikke en avskaffelse av avgiftene for internasjonal gjesting, slik som Kommisjonen har foreslått og Europaparlamentet har støttet, men en oppmykning av dagens ordning.

Videre knesettes prinsippet om sluttbrukernes rett til distribusjon av ønsket innhold på internett, samt retten til å bli behandlet på en ikke-diskriminerende måte av nettleverandørene. Det vil bli forbudt å blokkere eller bremse spesifikt innhold eller spesifikke applikasjoner, foruten i begrensede tilfeller og da kun i et begrenset tidsrom. Når det gjelder spesialiserte tjenester, som krever et bestemt kvalitetsnivå på nettet, vil disse være tillatt, men underlagt kontroll.

Formannskapet vil nå forhandle med Europaparlamentet og prøve å komme frem til en omforent tekst. Parlamentets holdning avviker imidlertid på flere punkter fra Rådets. Det skrives i en [pressemelding](#) at medlemmene vil prøve å overbevise medlemslandene om å forby høyere pris for internasjonal gjesting enn det sluttbruker må betale for bruken hjemme, samt inkludere tilstrekkelige garantier for nettnøytralitet.

Rådets pressemelding om forhandlingsmandatet finnes [HER](#).

Europakommisjonens nye digitale strategi begynner å ta form

Arbeidet med den nye digitale strategien, som forventes fremlagt 6. mai, har de siste ukene skredet frem. Planene ble 25. mars diskutert på et blant kommisærene, ledet av visepresident for det digitale indre marked, Andrus Ansip, og kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger. Møtets agenda var å bli enige om hvor man står, hvordan man skal gripe an de ulike sakene, samt rammer og fokus for videre arbeid.

Strategiens tre hoveddeler ligger nå klare:

1. Bedre tilgang for forbrukere og bedrifter til digitale varer og tjenester

Denne delen kommer til å omhandle forenkling av netthandel, håndtering av geoblokkering, modernisering av opphavsrett og forenkling av mva-oppgjør. Fokuset her vil altså ikke være på å definere nye rammer for omhandlede aktiviteter, men heller revisjon og forbedring av de eksisterende.

2. Skape fordelaktige vekstvilkår for digitale nettverk og tjenester

Dette vil omfatte infrastrukturforbedringer, revisjon av regelverket for telekommunikasjon og media, videre arbeid med spektrum, øke oppmerksomheten rundt betydningen av nettplattformer (søkemotorer, sosiale media, app-butikker, etc.) og personvern. Dette er områder som medlemsstatene tradisjonelt har sett på som nasjonale anliggender, men som Kommisjonen nå likevel ønsker å se nærmere på.

3. Skape en europeisk digital økonomi og et europeisk digitalt samfunn med langsiktig vekstpotensiale

Man vil her se på hvordan industrien kan absorbere nye teknologier og hvordan man kan sikre interoperabilitet mellom disse, håndtering av store datamengder, nettskytjenester og e-tjenester. Enkelt sagt, så vil del tre handle om hvilke rammebetingelser som kan sikre at europeisk industri og næringsliv overlever i møtet med digitaliseringen.

Taler

Klima- og miljøminister Tine Sundtoft

[*Making the shift towards zero emission road transport: The Norwegian experience*](#), Brussel, 05.03.15

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Keynote speech at the annual event of the European Rail Freight Association \(ERFA\)](#), Brussel, 24.03.15

[*The Future of Flying. Conference on remotely piloted aircraft systems*](#), Riga, 06.03.15

[*Full steam ahead: Europe needs a top-quality shipping sector that can compete internationally*](#), Brussel, 04.03.15

Visepresident og kommissær for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speaking points of Vice-President Ansip at the Informal EU Competitiveness Council on the Digital Economy](#), Riga, 26.03.15

[Speaking points by Vice-President Ansip following College orientation debate on Digital Single Market](#), Brussel, 25.03.14

[*Telecoms: The backbone of the Digital Single Market*](#), Brussel, 24.03.15

[*Extending the Digital Agenda in the developed world*](#), Barcelona, 02.03.15

[*Building a digital space for Europe - the challenges ahead*](#), Brussel, 23.02.15

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at Net Futures 2015](#), Brussel, 25.03.15

[*Digital Union and European Microelectronics-Strategy*](#), Grenoble, 10.03.15

[Speech at Mobile World Congress: The Road to 5G](#), Barcelona, 03.03.15

[Speech at the Digital4Europe Stakeholder Meeting](#), Brussel, 26.02.15

Høringer

Midtveisgjennomgang av hvitboken for transport fra 2011

Høringsperiode: 10. mars til 2. juni.

Kommisjonen ønsker å kartlegge hvor langt implementeringen av 2011-strategien har kommet, identifisere viktige utfordringer for transportpolitikken, samt få forslag til hvordan strategien kan fornyes.

Kommisjonens nettside: [Mid-term review of the 2011 White Paper on transport](#)

Ny luftfartspakke/konkurranssevnen til EUs luftfart

Høringsperiode: 19. mars til 10. juni.

Formålet med høringen er å konsultere alle interesserte parter om mulige tiltak som kan styrke konkurranssevnen til EUs luftfartssektor. Den inngår som en del av Kommisjonens arbeid frem mot ny luftfartspakke, som forventes å bli vedtatt mot slutten av 2015.

Kommisjonens nettside: [Aviation package for improving the competitiveness of the EU Aviation sector](#)

Konferanser

European Transport Safety Council og EU-delegasjonen

Road Safety Performance Index (PIN) Conference, Brussel, 18.06.15 – mer informasjon kommer

Europakommisjonen

ITS Conference 2015: A Digital Strategy for Mobility: From capacity to connectivity, Brussel, 24.04.15 – mer informasjon [HER](#)

Intelligent Transport Systems Conference 2015: A Digital Strategy for Mobility: From Capacity to Connectivity, Brussel, 24.04.15 – mer informasjon [HER](#)

European Policy Centre

How can the EU achieve a successful and ambitious EU copyright reform? Brussel, 15.04.15 – mer informasjon [HER](#)

Forum Europe

The 6th Annual Internet of Things European Summit, Brussel, 11-13.05.15 – mer informasjon [HER](#)

I4MS

Enhancing digital transformation in manufacturing SMEs, Brussel, 22.05.15 – mer informasjon [HER](#)

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no