

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 3 | 2015

Brussel, 7. mai 2015



Da er den annonserte strategien for et «Digital Single Market» lagt fram. Dette har vært et av Juncker-kommisjonens prioriterte områder, der målet er at et felles indre digitalt marked skal skape arbeidsplasser og vekst i EU. I strategien fokuseres det på tre hovedområder:

- Bedre tilgang til digitale varer og tjenester for forbrukere og virksomheter over landegrensene – målet er at det å selge og kjøpe varer og tjenester via nettet skal være like enkelt over landegrensene som hjemme.
- Skape gode rammer og like vilkår for digitale nettverk – dette innebærer blant annet en ambisiøs gjennomgang av det regulatoriske rammeverket for elektronisk kommunikasjon
- Maksimere vekstpotensialet i den digitale økonomien

Det følger i denne omgang ingen konkrete lovforslag med strategien. Disse vil Kommisjonen jobbe videre med nå. For så vidt gjelder det regulatoriske rammeverket for elektronisk kommunikasjon, der Kommisjonen blant annet vil foreslå endringer når det gjelder spektrumforvaltning, skape incentiver til investeringer i høyhastighetsnett og sikre like vilkår for både nye og tradisjonelle tjenestetilbydere, er det forventet at et lovforslag blir lagt fram i 2016.

Forhandlingene mellom Rådet og Parlamentet pågår fremdeles for så vidt gjelder det såkalte TSM-forslaget (Telecom Single Market) som Kommisjonen la fram i september 2013. Det forhandles om nye regler for internasjonal gjesting og nettnøytralitet. Det er stor uenighet om hvordan reglene bør se ut. Man hadde lenge håpet at man skulle få slutført forhandlingene og finne et kompromiss i løpet av den latviske formannskapsperioden. Nå er stemningen ikke fullt så optimistisk, og det påtroppende formannskapet (Luxembourg) forbereder seg på å måtte ta saken videre fra 1. juli. At man ikke har fått på plass et kompromiss om TSM, vil åpenbart ha betydning for Kommisjonens revisjon av ekomregelverket og det nye forslaget som skal legges fram i begynnelsen av 2016. Når man ser hvor lang tid behandlingen av TSM-forslaget tar, skjønner man at det kan ta tid før et eventuelt nytt ekomregelverk basert på den varslede revisjonen, er på plass.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Europaparlamentet forbereder innspill til hvitboken for transport

Midtveisgjennomgangen av hvitboken for transport fra 2011 har gitt Europaparlamentet en verdifull anledning til å uttale seg om Europakommisjonens ambisjoner for EUs transportpolitikk – kortsiktige så vel som langsiktige. Rapportør [Wim van de Camp](#) fra EPP-gruppen la 30. mars frem sitt [utkast til rapport](#), som nå vil behandles videre både i TRAN-komiteen og i plenum.

Van de Camp støtter både hvitbokens hovedmål, som er 60 prosent reduksjon av klimagassutslippene fra transportsektoren, samt de ti delmålene som skal bidra til oppfyllelsen av dette hovedmålet, men peker på at man står ovenfor store utfordringer om man her skal lykkes. Selv om det er for tidlig å fullt ut vurdere effekten av tiltakene som har blitt iverksatt siden vedtakelsen av hvitboken i 2011, er de konkrete resultater så langt begrensede, ifølge rapporten.

Det er stadig forbedringspotensial når det gjelder blant annet internalisering av eksterne kostnader, avkarbonisering av transport, modalt skifte og harmonisering av sosiale ordninger. Det som imidlertid fremheves som av større betydning, er behovet for å evaluere om hvitbokens spesifikke initiativer er tilstrekkelige for å nå de overordnede målene. Van de Camp er av den oppfatning at avstanden mellom mål og midler per nå er for stor.

En rekke forslag fremmes i rapporten. Hva angår eksempelvis urban mobilitet, foreslås nye delmål om fordobling av bruk av både offentlig transport og sykkel i urbane strøk innen henholdsvis 2030 og 2025. For å bedre trafikksikkerheten, ønsker Van de Camp vedtakelse av et 2020-mål om 35 prosent reduksjon av alvorlige skadde i trafikken og en EU-strategi for å nå dette målet. Videre ber han Kommisjonen om å fastsette obligatoriske utslippsgrenser for lastebiler og busser, på samme måte som har blitt gjort for biler. Han ønsker generelt at prinsippene om at bruker og forurensere betaler skal gis et sterkere uttrykk i initiativene knyttet til hvitboken.

Rapporten vil diskuteres og stemmes over i TRAN-komiteen i slutten av mai, før den går videre til plenumsbehandling i juli. Forløpet kan følges [HER](#).

Veitransport

Klarere bilde av Kommisjonens ønsker for veipricing

Europakommisjonen har tidligere i år uttalt at den kommer til å utarbeide forslag til et felleseuropeisk system for veipricing. Transportkommisær Violeta Bulc meddelte ambisjonene for første gang i januar, da hun var i Tyskland for å diskutere landets planlagte vignettssystem med regjeringen. Siden da har stadig mer informasjon om arbeidet kommet ut, om enn ikke direkte fra Kommisjonen selv. Her følger noen hovedpunkter.

Som skrevet i [Samferdselsnytt Nr. 2 2015](#), jobber Kommisjonen med en ny veipakke som ventes fremlagt i begynnelsen av 2016. Pakken vil utarbeides med utgangspunkt i president Junckers prioriteringer på transportområdet – og veipricing spiller her en sentral rolle. Et velfungerende europeisk system for veipricing vil ifølge prioriteringene blant annet føre til en mer miljøvennlig veitransport og bidra til realiseringen av det digitale indre markedet.

Kommisjonen peker på en rekke forhold som danner bakgrunnen for ønsket om et felles system. Blant annet så trekkes langvarige underinvesteringer i europeisk veiinfrastruktur frem som en utfordring. Øremerkede inntekter fra veiprising vil kunne avhjelpe dette. Videre vil veiprising i form av rushtidsavgifter kunne redusere trykket på veiene til ulike tider. Det anslås at EU taper rundt én prosent av bruttonasjonalprodukt på problemer relatert til overbelastning av veinettet.

Ellers er det interessant at Kommisjonen nærmest kategorisk anser vignettssystemer som diskriminerende. I forbindelse med den planlagte revisjonen av Eurovignettdirektivet, ser man derfor for seg en utfasing av disse både for lastebiler og personbiler. Spanningsforholdet mellom disse planene og Tysklands innføring av nettopp et slikt system er påtakelig. Kommisjonen har enda ikke definitivt tatt stilling til det tyske systemet.

Det systemet som Kommisjonen ønsker innført på sikt er kilometerprising, hvor man betaler for den distansen man faktisk kjører. EU-lovgivningen skal derfor allerede nå legge til rette for innføringen av en «European Electronic Toll Service», hvis tjenester vil bli utført av uavhengige tilbydere.

Nytt søkeverktøy for førerkort i EØS

Generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE) i Europakommisjonen lanserte nylig et nettbasert søkeverktøy hvor enhver kan finne informasjon om ulike årganger av førerkort innenfor EØS-området. Tjenesten viser bilde av det aktuelle førerkortet og fysisk beskrivelse, samt informasjon av mer teknisk art, som nasjonale kategorier og koder.

Formålet med det nye søkeverktøyet er å gjøre informasjon om landenes førerkort lett tilgjengelig, noe som igjen kan gi et positivt bidrag til trafikksikkerheten i Europa. Selv om alle kan benytte seg av verktøyet, er det spesielt myntet på nasjonale myndigheter som foretar veikontroller eller har administrative oppgaver hvor kjennskap til andre lands førerkort kan være nødvendig.

Prøv selv tjenesten [HER](#).

Innsnevring av prinsippet om gjensidig anerkjennelse av førerkort

EU-domstolen har slått fast at et medlemsland på visse vilkår kan midlertidig nekte innehaveren av et førerkort utstedt i et annet medlemsland å kjøre innenfor sine grenser, hvis den involverte har begått et alvorlig brudd på landets trafikklovgivning.

Utgangspunktet er at det i EØS-området gjelder et prinsipp om gjensidig anerkjennelse av førerkort, som innebærer at et førerkort utstedt i et land er gyldig i samsvar med sitt innhold i et annet land. Domstolens avgjørelse viser at dette prinsippet ikke gjelder ubetinget.

Saken gjaldt en østerriksk statsborger som ble tatt for å kjøre under påvirkning av kannabis på tysk territorium. De tyske myndighetene nektet henne å kjøre i Tyskland med hennes førerkort fra Østerrike, inntil hun kunne fremvise en attest fra en sakkyndig på ett års avholdenhet fra narkotiske stoffer.

Vedkommende tok saken til EU-domstolen, hvor hun anførte at kun østerrikske myndigheter var bemyndigede til å avgjøre om hun var skikket til å kjøre. Domstolen var ikke enig i dette og uttalte at EU-retten ikke hindrer tyske myndigheter i å nekte videre kjøring, ettersom det var viktige

trafikksikkerhetshensyn som lå bak avgjørelsen. Den la likevel til at nektelsen av retten må være tidsbegrenset og at det må stilles opp vilkår hvis oppfyllelse gir rett til på nytt å kunne kjøre.

Les mer om avgjørelsen i domstolens [pressemelding](#).

Førerkortharmonisering som virkemiddel mot fyllekjøring

Førerkort i EØS-området vil fra nå av bruke den samme koden («69») for å indikere at innehaveren av kortet er pålagt å kun bruke kjøretøy som er utstyrt med alkohollås. Europakommisjonen meddelte tiltaket i en [pressemelding](#) 27. april. Harmoniseringen vil bli gjennomført i form av en endring av Førerkortdirektivet fra 2006 (direktiv 2006/126/EF).

Enkelte medlemsland har innført regler som pålegger en sjåfør å bare føre kjøretøy med alkohollås. Denne begrensningen vil være markert i førerkortet. Ved at landene nå kun må forholde seg til én kode, håper Kommisjonen å kunne øke kunnskapen om alkohollås og gi en bedre mulighet til å håndheve regelverket. Imidlertid er det fortsatt opp til hvert enkelt land om det ønsker å benytte seg av denne teknologien.

EUs medlemsstater og EFTA EØS-statene må innen 1. januar 2017 bringe nasjonalt regelverk i overensstemmelse med endringen.

ESA godkjenner norsk merverdiavgiftsfritak for elbiler

Siden Finansdepartementet i november i fjor sendte notifikasjon om merverdiavgiftsfritaket for omsetning og leasing av elbiler, samt omsetning av elbilbatterier, har man ventet på en avklaring fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA). Det ble 21. april klart at alle de notifiserte norske tiltakene godkjennes.

ESA har kommet frem til at merverdiavgiftsfritakene innebærer statsstøtte etter EØS-regelverket, men at støtten kan godkjennes fordi den har til formål å redusere utslipp av klimagasser gjennom å oppmuntre til bruk av elbiler.

– Norge har verdens høyeste andel av elbiler. De utgjorde 12,5 prosent av nybilmarkedet i Norge i 2014, mot bare 0,3 prosent i EU. Det viser tydelig at tiltakene Norge har på plass, vrir etterspørselen mot utslippsfrie biler og bidrar til å gjøre transportsektoren grønnere. Det er avgjørende for å nå klimamålene og bedre luftkvaliteten i storbyene, uttalte ESA-president Oda Helen Sletnes i forbindelse med avgjørelsen.

Godkjenningen av merverdiavgiftsfritakene gjelder til 31. desember 2017. Tidsbegrensningen er begrunnet med at elbilmarkedet er i rask og kontinuerlig endring, noe som etter hvert vil kunne føre til at elbiler blir et konkurransedyktig alternativ til andre biler, selv uten støtteordningene.

Norske myndigheter kan etter utløpet av den angitte datoen notifisere en forlengelse av ordningen, som ESA så vil ta stilling til på nytt i lys av elbilmarkedets utvikling.

Les mer om saken i ESAs [pressemelding](#).

Tyskere mest aggressive i trafikken

Tyske bilister er mest tilbøyelige til å utvise aggressiv adferd i trafikken, ifølge en undersøkelse som er gjennomført av selskapet [Ipsos](#). To av tre bilister i Tyskland erkjente å ha kommet med fornærmelser mot andre bilister, noe som er godt over snittet på rundt én av to for øvrige land i undersøkelsen. Videre er tyskere de som villigst kjører nærme medbilister som man irriterer seg over.

Tyskerne anser derimot seg selv som gode og hensynfulle bilister. På spørsmål om hvilke ord som best beskriver ens egen adferd, var det ikke noe annet land som ville bruke ordet «oppmerksom» mer. Samtidig var det bare svenskene som synes «rolig» var en mer passende beskrivelse for ens egen oppførsel.

Når det gjelder andres syn på en selv, er det interessant å lese at landene i undersøkelsen ser på tyske bilister som langt mer ansvarsfulle enn bilister i de andre spurte landene, bortsett fra Sverige. Nesten halvparten av de spurte svarte de anser våre svenske naboer som de med mest ansvarlig oppførsel.

Om det skal trekkes en konklusjon ut fra dette, må det være at det for Tysklands del synes som om virkelig adferd i trafikken ikke stemmer helt overens med hverken egen eller andre lands oppfatning.

Det bør legges til at det bare var bilister i landene Frankrike, Tyskland, Belgia, Spania, Storbritannia, Italia og Sverige som deltok i undersøkelsen, som kan lastes ned i sin helhet [HER](#).

Luftfart

To personer i cockpit til enhver tid?

Etter Germanwings-ulykken i Sør-Frankrike 24. mars, har man på europeisk nivå blitt nødt til å revurdere eksisterende regelverk for flysikkerhet. På bakgrunn av informasjon som fremkom under ulykkens etterforskning, publiserte Det europeiske luftfartsikkerhetsbyrået (EASA) 27. mars en [anbefaling](#) om at minst to personer fra flyets besetning, inkludert minst én kvalifisert pilot, må være til stede i cockpiten til enhver tid under flyging.

Etter dagens europeiske regler må pilotene i utgangspunktet hele tiden befinne seg i cockpiten, men om fysiologiske behov eller operasjonelle sikkerhetshensyn gjør seg gjeldene, kan dette fravikes – og det er da ikke noe krav om at noen fra kabinpersonalet assisterer.

Det bør understrekes at EASAs anbefaling ikke er rettslig bindende. Før en permanent endring i EU-regelverket kan komme på plass, må forslaget ut på høring i medlemsstatene og godkjennes av Europaparlamentet, noe som normalt tar tre til seks måneder.

Mer informasjon om EUs regelverk knyttet til flysikkerhet: [Factsheet on EU security measures in civil airliners](#)

Havn og sjø

Kommisjonens forslag til ny havneforordning på TRAN-komiteens dagsorden

Kommisjonens forslag om åpning av markedet for havnetjenester er igjen til behandling i TRAN-komiteen i Europaparlamentet. Saken ble behandlet også av det forrige parlamentet, men man nådde da ingen enighet i plenum. I oktober 2014 ble det oppnådd enighet om forslaget i Rådet, og man har siden det ventet på at man skulle gjenoppta arbeidet med denne saken i Parlamentet.

Kommisjonen ønsker å innføre konkurranse for en rekke havnetjenester samt innføre økt finansiell transparens for å sikre like konkurransevilkår mellom tjenestetilbydere.

Tirsdag 5. mai var saken til diskusjon på TRAN-komiteens møte. Mye kan tyde på at den ikke blir lettere å behandle i denne omgang. Enkelte parlamentsmedlemmer skal allerede ha gitt uttrykk for at de ønsker at Kommisjonens forslag avvises.

Telekommunikasjon

Europakommisjonen presenterer sin nye digitale strategi

(Skrevet med innspill fra IKT- og forvaltningsråd Fred-Arne Ødegaard)

Kommisjonen la 6. mai frem sin mye omtalte strategi for det digitale indre markedet. Med denne strategien lanserer kommisjonspresident Jean-Claude Juncker første del av sitt program for å utnytte de digitale muligheter som i dag byr seg. Dette representerer en av Kommisjonens prioriterte saker i inneværende halvår, med bidrag fra hele 13 kommisærer, ledet an av visepresidenten for det digitale indre marked, Andrus Ansip.

Det som ble presentert er i virkeligheten en femårig arbeidsplan – begrunnelse for og oversikt over Kommisjonens digitale arbeidsplan de neste årene. I denne omgang legges det ikke frem forslag til direktiver eller reguleringer. Dette innebærer at behandlingen i Europaparlamentet vil ende opp i en resolusjon, mens det fra Rådet trolig kun vil komme en generell kommentar.

Strategien har tre deler, med til sammen 16 ulike initiativer:

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

- Et bedre og forenklet regime for forbrukere og bedrifter som vil handle på tvers av landegrensene
- Bedre forbrukerbeskyttelse
- Tiltak for å få bedre pakkelevering
- Tiltak mot urimelig geo-blocking
- Gransking av konkurranseforholdene på netthandelsområdet
- Lovforslag om opphavsrett
- Revisjon av satellitt- og kabeldirektivet
- Lovforslag om forenklet merverdiavgift (VAT) ved grensekryssende handel

2. Skape fordelaktige vekstvilkår for digitale nettverk og tjenester

- Lovforslag om reform av dagens ekomregelverk
- Revisjon av AVMS-direktivet (audio visual media services)
- Inngående analyse av plattformer og ulovlig innhold på nett
- Revisjon av kommunikasjonsverndirektivet (e-Privacy Directive)
- Etablering av et partnerskap for cyber-sikkerhet

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

- Initiativ om eierskap til og fri flyt av data
- Utvikle en «standardiseringsplan» og utvide regelverket for (IKT-)standarder i offentlig sektor
- Utvikle en ny handlingsplan for digital forvaltning

Der hvor den forrige strategien, Digital Agenda for Europe fra 2010, inneholdt 101 ulike mindre initiativer, begrenser den nye strategien seg til de 16 som ovenfor er listet opp. Man finner blant disse til gjengjeld noen store og viktige saker. Med relevans for samferdselsområdet, kan reformen av dagens ekomregelverk nevnes herunder frekvensforvaltning, samt tiltakene som gjelder henholdsvis forsendelse av pakker over landegrenser og bedring av dagens situasjon med hensyn til geo-blocking.

Referanseside: http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market/index_en.htm

Strategien: http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market/docs/dsm-communication_en.pdf

Staff working paper: http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market/docs/dsm-swd_en.pdf

Pressemelding: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4919_en.htm

Veikart: http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market/docs/roadmap_en.pdf

Taler

Visepresident og kommissær for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Setting the scene for a Digital Single Market](#), Brussel, 07.05.15

[Statement at the press conference on the adoption of the Digital Single Market Strategy](#), Brussel, 06.05.15

[Speech at the "Digital Future of the EU" seminar](#), Stockholm, 30.04.15

[Closing speech at the ITS conference "A Digital Strategy for Mobility: from capacity to connectivity"](#), Brussel, 27.04.15

[Speech at the ALDE seminar on the apps economy](#), Brussel, 22.04.15

[Speech at e-government conference organised by the Bulgarian Association of Information Technologies](#), Sofia, 20.04.15

[Turning Europe digital, preparing for future growth](#), Brussel, 14.04.15

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at Hannover Messe: "Europe's future is digital"](#), Hannover, 14.04.15

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/konkurransesevnen til EUs luftfart

Høringsperiode: 19. mars til 10. juni.

Formålet med høringen er å konsultere alle interesserte parter om mulige tiltak som kan styrke konkurranseevnen 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 [HER](#)

Europakommisjonen

General Assembly of the Innovation Partnership on Smart Cities and Communities, Berlin, 21.05.15 – mer informasjon [HER](#)

Conference on boosting start-ups and SMEs for smart urban mobility, Berlin, 22.05.15 – mer informasjon [HER](#)

High-Level Conference 2015: "A Social Agenda for Transport", Brussels, 04.06.15 – mer informasjon [HER](#)

Era-net Transport (ENT)

Sustainable Logistics and Supply Chains, Brussel, 13.05.15 – 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](#)

Sustrail

Sustrail Final Conference, Brussel, 21.05.15 – mer informasjon [HER](#)

Representation of Lower Saxony to the EU

Introducing clean vehicles into public fleets: Recommendations for EU and national decision makers, Brussel, 21.05.15 – mer informasjon [HER](#)

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no