

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 6 | 2016

Brussel, 24. oktober 2016



Automatiserte kjøretøy vil etter hvert kunne gi økt sikkerhet, redusert drivstofforbruk, mindre utslipp av drivhusgasser, mindre køer og økt mobilitet for personer med redusert funksjonsevne. Når man snakker om automatiserte kjøretøy, kan det være snakk om alt fra kjøretøy der føreren fremdeles har full kontroll, men der kjøretøyet kan kommunisere med f.eks. trafikklys og annen infrastruktur for å øke trafiksikkerhet og effektivitet i veitrafikken, til kjøretøy som er fullt ut selvkjørende og som kan navigere seg gjennom komplekse veisystemer på egen hånd.

Ifølge transportkommissær Bulc gjenstår det mye forskning før selvkjørende biler kan tas i bruk på europeiske veier. Hun mener det er minimum et tiår før vanlige sjåfører kan slippe hendene fra rattet. Det er indentifisert mange hindringer og utfordringer som skal adresseres før dette blir mulig. Sikkerhet er en åpenbar utfordring – kjøretøysikkerhet og datasikkerhet knyttet til bilens informasjonssystemer er viktig å ivareta. Hvis kjøretøyet informasjonssystemer hackes, kan det sette liv i fare.

EU vil gjerne slå USA når det gjelder utviklingen av selvkjørende biler. På EU-siden er imidlertid enkelte redd for at Kommisjonen jobber for sent. Mens man i USA allerede har gitt retningslinjer for neste generasjons automatiserte kjøretøyer, se [dokumentet](#), har lite konkret skjedd på EU-siden. I Kommisjonen har tre kommisærer ansvaret for områder som alle er relevante for utviklingen på dette området. Kommisær Oettinger har ansvar for det digitale og han har lenge jobbet for koordinert bruk av frekvensressurser og pekt på at utbygging av 5G-nettverk for mobil kommunikasjon er grunnlaget for at industrien kan utvikle automatiserte kjøretøy. Han har presset på for at Europa må arbeide raskere med dette for å henge med, men uten særlig suksess, og kritikere sier at selv om han gjentatte ganger har adressert temaet under ulike arrangementer, har han gjort lite utover å koordinere et gruppe ekomtilbydere og representanter fra bilindustrien som skal jobbe sammen for å utvikle den nye teknologien. Transportkommissær Bulc og kommisær for det indre marked Bieńkowska har ansvaret for andre deler av dette. Bulc har uttalt at det muligens kan legges fram en «masterplan» innen årets utgang, men at det ikke vil ligge konkrete forslag på bordet før 2019. Bieńkowska på sin side har varslet at hun tidligst vil legge fram såkalte veikart i 2018 og at hun muligens må overlate til sin arvtaker som tar over i 2019, å legge fram konkrete lovforslag. I praksis betyr dette at i Europa vil industrien være avhengig av hvilke tiltak det enkelte medlemsland treffer. Sverige og Nederland er blant landene som leder an, og vil muligens være avgjørende for om Europa vil være i stand til å henge med i den teknologiske utviklingen som skjer på dette området.

INNHold

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Veitransport

Ønsker ryddigere transportbransje i Europa – samferdselsministeren med på felles initiativ

(Teksten under er tatt fra Samferdselsdepartementets [pressemelding](#))

– Vi må sikre ryddige forhold og rettferdige konkurranseregler i transportbransjen. Det handler om bedre trafikksikkerhet og gode arbeidsvilkår. Jeg er glad for at så mange land nå går sammen om å sikre bedre regler i transportbransjen i Europa, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Ketil Solvik-Olsen har sammen med transportministerne i Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italia og Luxembourg sendt brev til EU-kommisssæren for transport, Violeta Bulc. Dette gjøres i forbindelse med at Europakommisjonen planlegger å foreslå en rekke initiativer på veitransportområdet. Brevet tar opp flere problemstillinger i det indre transportmarkedet som ministrene mener er til hinder for fri og rettferdig konkurranse i det europeiske markedet.

– Norge er tjent med å samarbeide om et felles regelverk. Vi er et lite land med stor grad av internasjonal handel. Nordmenn reiser og handler mye i utlandet. Da må vi gjøre det enkelt og ubyråkratisk å drive næringsvirksomhet over landegrensene. Samtidig skal vi sikre at de transportørene som krysser grensene ikke kan operere i et vakuum av tilsyn, lover og avgifter. Det må være de beste bedriftene som vinner i konkurransen, ikke de som lur seg unna ansvar, sier Solvik-Olsen.

Det fremheves i brevet at det er viktig med like konkurransevilkår for transportørene. I tillegg er det ønskelig at Europakommisjonen tar hensyn til sosiale aspekter og sikkerhetshensyn når nye regler skal utformes. Kontroll av at eksisterende regelverk etterleves og tiltak for å unngå bruk av "postbokssekskaper" fremheves i denne sammenheng. Det pekes også i brevet på at det bør forbys at en sjåfør tar sin ukehvil i kjøretøyet. De åtte ministrene ønsker videre at det settes i verk tiltak for bruk av såkalte varebiler i internasjonal transport.

[Les brevet](#)

Kommisjonen tar Tyskland til domstolen

Det ble 29. september klart at Europakommisjonen tar Tyskland til EU-domstolen med grunnlag i landets planlagte modell for veipricing. Saken har vært gjenstand for lengre tids dialog mellom partene, og manglende enighet fører nå til at domstolen vil få siste ord.

Kommisjonens innvendig har hele tiden vært at tyskernes veipricingssystem virker diskriminerende mot utenlandske bilister. Systemet var tiltenkt å tre i kraft i år, men har blitt satt på vent i påvente av avklaring på EU-nivå.

Fra Kommisjonens side gjøres det klart at medlemsstatene fritt kan innføre veiavgifter både for lastebiler og personbiler, men hvis utlendinger skal betale, må det samme gjelde for innenlandsboende. I det tyske systemet får landets egne borgere redusert kjøretøysavgiften ved kjøp av obligatorisk årsvignett, mens bilister fra andre EØS-land ikke får en slik mulighet, noe som ifølge Kommisjonen innebærer diskriminering på grunnlag av nasjonalitet. Når det gjelder korttidsvignetter, som er beregnet på utenlandske bilister på besøk i landet, anser Kommisjonen prisnivået på disse som uforholdsmessig.

Både Kommisjonen og den tyske regjeringen med transportminister Alexander Dobrindt har holdt prinsippfaste linjer i konflikten. Kun mindre endringer har blitt gjort i systemet etter påtrykk fra Kommisjonen – hovedtrekkene har regjeringen derimot ikke ville røre ved. Det kan derfor neppe sies å være overraskende at saken nå ender opp i domstolen.

Domstolens resultat vil ha interesse utover den konkrete saken, tatt i betraktning den økende EU-interessen for veipricing. Kommisjonen har varslet at temaet vil bli gjenstand for regulering i løpet av nær fremtid.

Kommisjonens pressemelding i anledning saken ligger [HER](#).

Lansering av samarbeid mellom bil- og ekombransjen

Med mål om å fremme utviklingen av tilkoblet og automatisert kjøring, har en gruppe aktører fra bil- og ekombransjen gått sammen og dannet en samarbeidsallianse. Gruppen teller seks sektorassosiasjoner og 37 selskaper, blant annet ekomtilbydere og bilprodusenter. Fra norsk side deltar Telenor.

Alliansens første steg er et «Pre-Deployment Project» som tar sikte på å identifisere tekniske og regulatoriske utfordringer på følgende områder:

- Automatisert kjøring
- Trafikksikkerhet og -effektivitet
- Digitalisering av transport og logistikk

Man ønsker i første omgang å se på utfordringer knyttet til interoperabilitet og investeringer i infrastruktur, samt hvordan trafikksikkerheten kan forbedres. Videre vil det fokuseres på å utarbeide forretningsmodeller som både bilbransjen og ekombransjen kan benytte seg av. Når det gjelder finansieringen, vil det settes opp en egen arbeidsgruppe som skal sikre at pilotprosjekter kan regne med de nødvendige ressursene og støtte fra offentlige myndigheter.

Les pressemeldingen [HER](#).

Volkswagen med lovnader til europeiske forbrukere

Kommissær for justissaker, forbrukerspørsmål og likestilling, Věra Jourová, kunne etter et møte med Volkswagen 21. september meddele at bilprodusenten nå ønsker å ta noen grep i forholdet til europeiske forbrukere i etterkant av utslippsskandalen. Dette må kunne betegnes som fremdrift i en sak som inntil nå har vært preget av passivitet fra Volkswagens side.

– Volkswagen har forpliktet seg til en handlingsplan på EU-nivå i dag, noe som er et viktig steg mot rettferdig behandling av forbrukere i EU. Jeg vil nøye overvåke denne forpliktelsen og fortsette å jobbe med forbrukerorganisasjoner, myndigheter og Volkswagen, [uttalte Jourová](#). Hovedelementet i handlingsplanen er bringe berørte biler i konformitet med EU-lovgivningen. Kundene vil bli informert om dette innen 2016 og arbeidet skal bli utført innen høsten 2017.

Det er med andre ord en reparasjon av europeiske biler Volkswagen nå forplikter seg til å utføre. Selv om dette er et skritt videre, hadde nok mange kunder sett at de heller hadde fått en økonomisk

kompensasjon, slik som tilfellet er med amerikanske kunder i samme stilling. Om en slik kompensasjon likevel kan være aktuell i Europa, vites foreløpig ikke.

Jernbane

Gratis InterRail-billett på 18-årsdagen?

Medlemmer av Europaparlamentet har tatt til orde for å la europeisk ungdom som fyller 18 år reise gratis på InterRail. «En strålende idé», kalte transportkommissær Violeta Bulc forslaget, da det ble debattert under Parlamentets plenums sesjon 4. oktober, samtidig som hun understreket de økonomiske og praktiske implikasjonene.

InterRail-ordningen ble etablert i 1972 og har siden blitt et populært tilbud til yngre personer som ønsker å bli bedre kjent med Europa gjennom å reise med tog. Rundt 300 000 billetter blir solgt årlig.

Forslaget fikk bred partipolitisk støtte i Parlamentet, med lovord fra de fleste politiske gruppene. – Å investere i unge mennesker, som gis mulighet til å reise rundt i Europa, slik at man fremmer bedre forståelse for og kunnskap om Europa, er en fantastisk idé, uttalte Luigi Morgano (S&D, Italia). Bak forslaget ligger ikke kun tanken om å la flere mennesker oppleve Europa, men også ønsket om å satse på lavutslippsmobilitet.

I sitt innlegg, spurte kommissær Bulc om det også kunne tenkes at ordningen med InterRail på sikt kan utvides til å omfatte flere transportformer. Hun oppfordret også den yngre befolkningen til å komme med egne idéer til hvordan denne gruppen kan bli enda mer mobil. Med hensyn til selve forslaget, lovet hun på vegne av Kommisjonen å se nærmere på det og så komme tilbake til Parlamentet.

Europaparlamentet har laget en egen sak om debatten på sine nettsider: [MEPs want to give free rail passes to young Europeans](#)

Kommissær Bulcs tale er tilgjengelig [HER](#).

Luftfart

Klimagassutslipp fra internasjonal luftfart skal reduseres

(Teksten under er tatt fra [pressemeldingen](#) til Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet)

FNs organisasjon for sivil luftfart (ICAO) vedtok i dag (6. oktober, red.anm.) å etablere en ordning for å kjøpe utslippsreduksjoner fra andre sektorer som et bidrag til å nå målet om karbonnøytral vekst etter 2020 i internasjonal luftfart.

Kjøp av utslippsreduksjoner skal komme i tillegg til mer effektive flymotorer, nye fly, teknologiutvikling, mindre omveier på flyrutene, grønne landinger og utvikling av alternativt bærekraftig drivstoff.

– Norge har vært en pådriver for å få redusert klimagassutslippene fra luftfarten. Selv om vi hadde ønsket oss høyere ambisjoner for utslippsreduksjoner, er vi fornøyd med at ICAO har kommet til enighet om å etablere denne ordningen for kjøp av utslippsreduksjoner, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Norge har samarbeidet tett med de andre europeiske landene for å få til en best mulig ordning som er i tråd med Parisavtalen om globale utslippsreduksjoner av klimagasser. Ordningen skal revideres hvert tredje år, og Norge har sammen med Europa argumentert at revisjonen må brukes til å vurdere om målet om utslippsreduksjon kan skjerpes.

– Avtalen er et viktig skritt i riktig retning. Men ambisjonsnivået er for lavt, og derfor er det viktig at revisjonen av ordningen med kjøp av utslippsreduksjoner hvert tredje år skal ta hensyn til Parisavtalen og det langsiktige målet om å begrense global oppvarming til 1,5 – 2 grader, sier klima- og miljøminister Vidar Helgesen.

Rundt to prosent av globale CO₂-utslipp kommer fra luftfartssektoren, og utslippene er på grunn av den sterke veksten i luftfarten forventet å øke betydelig. I følge EU er det forventet at internasjonal luftfart uten ekstra tiltak vil vokse minst ytterligere 200 prosent innen 2050.

Les også Europakommisjonens [pressemelding](#) om saken og transportkommissær Bulcs [presentasjon](#) til Europaparlamentets ENVI-komite.

Mer enn 900 millioner reisende i 2015

Eurostat publiserte 10. oktober tall for hvor mange som reiste med fly i EØS-området i 2015. Totalt var det i 2015 snakk om 918 millioner passasjerer, noe som innebar en økning på nesten fem prosent sammenlignet med 2014, eller i overkant av 20 prosent om 2009 er målestokken. For Norges del var derimot passasjertallene stabile mellom 2014 og 2015, med kun en marginal nedgang på 0,3 prosent.

Mens flygninger innad i EU utgjorde 45 prosent av det totale antallet flyreiser, var 37 prosent av flyreisene til destinasjoner utenfor EU. Nasjonal flytrafikk utgjorde rundt 17 prosent av totale reiser.

Størst passasjervekst fant sted i Slovakia og Romania, med økning på rundt henholdsvis 16 og 15 prosent. Også Ungarn, Polen og Irland opplevde lignende utviklingstrekk.

Storbritannia, Tyskland, Spania, Frankrike og Italia var landene med høyest antall reisende. Naturlig nok er det også disse landene som har de mest trafikkerte flyplassene. London/Heathrow hadde desidert mest trafikk, etterfulgt av Paris/Charles de Gaulle og Frankfurt/Main. Amsterdam/Schiphol kommer på fjerdeplass, til tross for at Nederland som sådan ikke har like mange reisende som nevnte land.

Les mer i Eurostats [pressemelding](#).

Flygelederstreiker har kostet EU over 10 milliarder euro siden 2010

Ifølge en studie gjennomført av konsultantselskapet PricewaterhouseCoopers (PWC) på vegne av A4E Airlines for Europe, har PWC regnet seg fram til at EUs bruttonasjonalprodukt ble redusert med

10,4 milliarder euro som følge av flygelederstreiker i årene 2010-2015. Om ikke streikene hadde funnet sted, hadde det vært rom for 143 000 flere jobber i ulike sektorer med tilknytning til luftfarten.

Det var mellom 2010 og 2015 95 tilfeller av flygelederstreiker i ti ulike EU-land, som strakk seg over 176 dager. Avhengig av sted, omfang og varighet, kunne virkningene på flytrafikken imidlertid merkes utover selve streikeperioden. Som et resultat av dette var det totalt snakk om 223 dager med avbrudd i regulær trafikk. Det var flygeledere fra landene Østerrike, Belgia, Frankrike, Tyskland, Hellas, Irland, Italia, Portugal, Spania og Romania som gikk ut i streik.

Turistnæringen ble hardest rammet av streikene, i form av tapte inntekter for varehandel, underholdningsbransje, hotellnæring og restauranter. Studien estimerer tapet for sektoren til nesten 6 milliarder euro. Videre oppsto det et tap på rundt 4 milliarder euro i forbindelse med lengre ventetider og flygninger. Det resterende tapet på rundt 500 millioner euro var det flyselskapene som måtte bære, etter at et betydelig antall billetter ble avbestilt grunnet streikene.

Les mer i selve studien: [*Economic Impact of Air Traffic Control Strikes in Europe*](#)

Telekommunikasjon

Europaparlamentet tar stilling grossistprisene for internasjonal gjesting

Etter at Kommisjonen i juni la fram et forslag til fastsettelse av maksimalpriser på grossistnivå for internasjonal gjesting («roaming»), har saken ligget hos Rådet og Europaparlamentet. Parlamentet har nå startet prosessen, med behandling i ITRE-komiteen, som er ansvarlig komite for forslaget.

Det er finske Miapetra Kumpula-Natri (S&D) som er ITRE-komiteens rapportør. Hennes utkast til rapport ble [publisert 16. september](#). Hun går her inn for meget lave maksimalpriser, som gradvis vil reduseres fram mot 2022. Prisene er betydelig lavere enn de som er foreslått av Kommisjonen, noe som begrunnes med at folks databruk vil øke mye raskere enn det Kommisjonen ser for seg. Ved å holde grossistprisene lave, ønsker rapportøren å stimulere til bruk av digitale tjenester, som igjen kan ha positive økonomiske virkninger.

Kumpula-Natri fikk solid støtte for sin rapport da den var oppe til diskusjon i ITRE-komiteen 12. oktober, med positive tilbakemeldinger fra de fleste politiske gruppene. Eventuelle endringsforslag vil nå måtte tas i betraktning, før rapporten går til avstemming i komiteen.

Når det gjelder Rådet, er det – ikke overraskende – stor uenighet mellom medlemslandene. Mens landene i nord ønsker lave maksimale grossistpriser, ønsker landene i sør høyere makspriser. Hvor medlemsstatene lander blir neppe klart før ultimo november. Det slovakiske formannskapet ønsker å nå en såkalt «general approach» på rådsmøte for telekommunikasjon 2. desember – en enighet som kan danne grunnlag for å starte trilogforhandlinger med Europaparlamentet når saken er ferdigbehandlet av parlamentet i plenum.

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Presentation of the results of the ICAO Assembly on GMBM to the ENVI Committee](#), Brussel, 12.10.16

[Statement on InterRail tickets for young people](#), Strasbourg, 04.10.16

[Opening address to the Assembly of the International Civil Aviation Organisation \(ICAO\)](#), Montreal, 27.09.16

[Speech for Innotrans Opening event](#), Berlin, 22.09.16

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the Consumer Summit 2016: Consumers matter: making the most of data and the digital world](#), Brussel, 17.10.16

[Speech at the plenary session of the Committee of the Regions](#), Brussel, 11.10.16

[Speech at the Digital Assembly 2016: Europe should not be afraid of data](#), Bratislava, 29.09.16

[Speech on the Digital Single Market at the Confederation of Danish Enterprise](#), København, 16.09.16

[Statement by Vice-President Ansip and Commissioner Oettinger on the end of roaming charges in the EU](#), 07.09.16

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at the Conference Building European Data Economy](#), Brussel, 17.10.16

[Speech at Going Local Event in Lisbon](#), 03.10.16

[Speech at European Startup Network: Voices of Start-ups often not heard](#), Brussel, 07.09.16

[Statement by Vice-President Ansip and Commissioner Oettinger on the end of roaming charges in the EU](#), 07.09.16

Høringer

CO₂-standarder for lette kjøretøy

Høringsperiode: 20. juli til 28. oktober

Kommisjonen ønsker å innhente synspunkter på revisjonen av regelverket som setter CO₂-utslippsstandarder for nye biler og varebiler.

Kommisjonens nettside: [Consultation on the Revision of Regulation \(EU\) No 443/2009 and Regulation \(EU\) No 510/2011 setting CO2 emission performance standards for light duty vehicles](#)

CO₂-standarder og drivstofforbruk for tunge kjøretøy

Høringsperiode: 20. juli til 28. oktober

Kommisjonen ønsker å innhente synspunkter på utarbeidelsen av lovgivning om overvåkning og rapportering av tunge kjøretøyers drivstofforbruk og CO₂-utslipp.

Kommisjonens nettside: [Consultation on the preparation of legislation on monitoring / reporting of Heavy-Duty Vehicle fuel consumption and CO2 emissions](#)

Passasjeransvar til sjøs

Høringsperiode: 29. juli til 31. oktober

Høringen er del av Kommisjonens evalueringsprosess av ansvaret for passasjerer og relevante kompensasjonsordninger, ved ulykker til sjøs.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the evaluation of Regulation 392/2009 on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents](#)

Kjøretøy som leies uten fører til godstransport på vei

Høringsperiode: 11. august til 4. november

Kommisjonen vurderer å revidere gjeldende regelverk for å tillate bruk av leide kjøretøy for frakt av gods (og eventuelt passasjerer) i EU.

Kommisjonens nettside: [Review of Directive 2006/1/EC on the use of hired vehicles for the carriage of goods by road](#)

Sosiallovgivning innen transport

Høringsperiode: 5. september til 11. desember

Høringen tar opp temaet utsendte arbeidstakere i internasjonal veitransport, i tilknytning til revisjonen av direktiv 96/71/EF om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the enhancement of the social legislation in road transport](#)

Maritim transportsikkerhet og –effektivitet

Høringsperiode: 7. oktober til 8. januar 2017

Kommisjonen ønsker å samle synspunkter på gjeldende regelverk og implementeringen av dette, inkludert hvordan de ulike direktivene fungerer sammen.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the fitness of EU legislation for maritime transport safety and efficiency](#)

Konferanser

Europakommisjonen

[Smart, Innovative & Sustainable urban mobility](#), Brussel, 23.11.16

European Competitive Telecommunications Association

[ECTA Regulatory Conference 2016](#), Brussel, 9-10.11.16

European Transport Safety Council

[European Road Safety Campaigns Conference 2016](#), Brussel, 17-18.11.16

[Road safety in Europe – the contribution of enforcement in reducing road deaths and injuries](#),
Berlin, 24.11.16

Transport & Environment

[Urban E-freight Conference](#), Brussel, 16.11.16

Centre on Regulation in Europe (CERRE)

[The changing world of the DSO](#), Brussel, 09.11.16

European eCommerce and Omni-channel Trade Association (EMOTA)

[eCommerce: Supply Chain Policy Debate](#), Brussel, 08.11.16

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no