



Komiténnotat til Folketingets Europaudvalg

Dato
14. august 2020

Europa-Kommissionens forslag til gennemførelsesafgørelse (komité-sag) om samordnet anvendelse af frekvensressourcer i frekvensbåndet 5875-5935 MHz til sikkerhedsrelaterede anvendelser af intelligente transportsystemer (ITS)

KOM-nr. foreligger ikke

1. Resumé

Kommissionen har fremsat forslag til gennemførelsesafgørelse om samordnet anvendelse af frekvensressourcer i frekvensbåndet 5875-5935 MHz til sikkerhedsrelaterede anvendelser af intelligente transportsystemer (ITS) og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/671/EF.

Forslaget fastsætter på tværs af EU harmoniserede betingelser for brug af frekvenser til sikkerhedsrelaterede intelligente transportsystemer (ITS). Forslaget har til hensigt at tilvejebringe tilstrækkeligt med frekvensressourcer til kommunikationsløsninger for vejsikkerhed samt give bybaner (fx s-tog og metro) et dedikeret frekvensbånd for at fremme bedre tilgængelighed af udstyr og lavere priser.

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser eller generelt at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark. Forslaget vurderes at kunne få visse erhvervsøkonomiske konsekvenser for de virksomheder, som anvender et frekvensbånd, der er omfattet af afgørelsen til signalsystemet CBTC på dele af S-togsnettet i hovedstadsområdet. En vedtagelse vil indebære, at vilkårene i frekvenstilladelsen til CBTC-signalsystemet skal tilpasses de harmoniserede vilkår. Forslaget vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da der skabes nye muligheder for sikkerhedsrelaterede trafikløsninger til vejtrafik, som kan bidrage til at undgå potentielt farlige trafiksituationer og nedbringe antallet af ulykker. Desuden vurderes en harmonisering at give bedre tilgængelighed af udstyr til bybanekommunikationssystemer, både i forhold til udbud og pris. Herudover vil en harmonisering til bybaner sikre muligheden for en anvendelse uden samme risiko for forstyrrelser af CBTC-signalsystemet sammenlignet med anvendelsen i nuværende frekvensbånd, som inden for kort tid på EU-niveau vil blive harmoniseret til brug for wi-fi.



Forslaget til gennemførelsesafgørelse er til afstemning via skriftlig undersøgelsesprocedure i Frekvensudvalget (Radio Spectrum Committee) med frist den 28. august 2020.

Regeringen agter at stemme for forslaget til gennemførelsesafgørelse.

2. Baggrund

Kommissionens gennemførelsesafgørelser på frekvensområdet har hjemmel i Frekvensbeslutningen fra 2002¹, hvorefter Kommissionen for Frekvensudvalget kan forelægge relevante tekniske gennemførelsesforanstaltninger med henblik på at sikre harmonisering af betingelserne for adgang til og effektiv udnyttelse af radiofrekvenser samt styrke det indre marked for fælleskabspolitikområder som elektronisk kommunikation, transport og forskning og udvikling. Eksempler på dette er blandt andet gennemførelsesforanstaltninger vedr. brug af frekvensbånd til mobiltelefoner og trådløst bredbånd, wi-fi-udstyr, trådløse mus m.m, på harmoniserede vilkår, så udstyret kan anvendes i hele EU.

Medlemsstaterne er forpligtede til at gennemføre de tekniske gennemførelsesforanstaltninger i medfør af Frekvensbeslutningen og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 om oprettelse af et europæisk kodeks for elektronisk kommunikation.

På den baggrund har Kommissionen til mødet i Frekvensudvalget den 11-12. marts 2020 præsenteret et udkast til gennemførelsesafgørelse om frekvenser til brug for sikkerhedsrelaterede anvendelser af intelligente transportsystemer (ITS). Hensigten med forslaget er at tilvejebringe tilstrækkeligt med frekvensressourcer til løsninger for vejsikkerhed baseret på realtidskommunikation samt give bybaner (fx s-tog og metro) et dedikeret frekvensbånd til deres anvendelse for at fremme harmoniserede bybane-kommunikationsløsninger, der skal bidrage til bedre tilgængelighed af udstyr og lavere priser.

Forslaget er sat til skriftlig afstemning i Frekvensudvalget (Radio Spectrum Committee-RSC) med frist den 28. august 2020. Forslaget behandles efter undersøgelsesproceduren, hvilket betyder, at Kommissionen vedtager forslaget, hvis RSC afgiver en positiv udtalelse.

3. Formål og indhold

Kommissionen ønsker med sit forslag at stille yderligere frekvenser til rådighed for intelligente transportsystemer (ITS). I forhold til den gældende kommissionsbeslutning udvides frekvensbåndet med yderligere 30 MHz med henblik på, at sikkerhedsrelaterede anvendelser af intelligente transportsystemer (ITS) kan anvende frekvensbåndet 5875-5935 MHz på harmoniserede vilkår som anført i bilaget. Med forslaget udvides anvendelsen til også at omfatte ITS til bybaner, som er afgrænset

¹ Kommissionens afgørelse 2002/627/EF af 29. juli 2002



fra vej- og fodgængertrafik (fx s-tog og metro). Den nuværende beslutning fra 2008 omfatter kun ITS-løsninger til vejtrafik.

ITS til vejtrafik:

Med forslaget til udvidelse af båndet gives der flere frekvenser til ITS-løsninger, der skal bidrage til forbedring af trafiksikkerheden på vejene (fx Vehicle-2-Vehicle Communications til antikollision). Kommissionen anfører i betragtningerne til forslaget, at ITS siden beslutningen fra 2008 har haft en central rolle i en integreret strategi for vejsikkerhed med det formål at undgå potentielt farlige trafiksituationer og nedbringe antallet af ulykker. I udarbejdelsen af de harmoniserede tekniske vilkår, er det blevet foreslået, at udvide ITS-frekvensbåndet med 20 MHz til ITS for vejsikkerhedsløsninger med henblik på at understøtte den teknologiske udvikling og for at muliggøre, at de to konkurrerende teknologier G5 og LTE-V2X kan fungere inden for samme frekvensbånd.

ITS til bybaner:

Med forslaget gives ITS til bybaner et dedikeret frekvensbånd til deres anvendelse i 5925-5935 MHz og en adgang til ITS-frekvensbåndet, som skal deles med ITS-løsninger til vejtrafik. Af forslaget fremgår, at ITS til vejtrafik skal have prioritet i frekvensområdet under 5915 MHz og ITS til bybaner skal have prioritet i frekvensområdet over 5915 MHz, således at der ydes beskyttelse over for den anvendelse, som har prioritet.

Med et harmoniseret frekvensbånd til ITS til bybaner på harmoniserede vilkår muliggøres drift af kommunikationsbaserede togkontrollsystemer (CBTC). Dette sker med henblik på at drive bybaner sikkert og effektivt, især ved at forkorte intervallerne mellem på hinanden følgende tog, hvilket øger kapaciteten i den offentlige transportinfrastruktur. Kommissionen anfører endvidere, at allokering af frekvenser til sådanne anvendelser i EU sker med henblik på også at sikre et indre marked for udstyr til bybaner og at bidrage til Europas miljømål.

Frister:

Af forslaget fremgår, at frekvensbåndet 5875-5935 MHz skal være udpeget til ITS på de harmoniserede vilkår senest den 30. juni 2021 og anvendelsen i frekvensbåndet 5925-5935 MHz skal være begrænset til ITS til bybaner. En udpegning af frekvensbåndet sker ved en ændring i den nationale frekvensplan.

Endvidere fremgår det, at medlemsstaterne efter udpegning af frekvensbåndet til ITS skal stille frekvensbåndet til rådighed så hurtigt som praktisk muligt på de harmoniserede vilkår og uden eksklusivitet. Det betyder i praksis, at medlemsstaterne skal kunne udstede frekvenstilladelser med de nye harmoniserede vilkår, og at tilladelsesindehaverne skal dele båndet med andre eventuelle tilladelsesindehaverne.



A forslaget fremgår endvidere, at afgørelsen skal tages op til revision, så snart udviklingen i markedet eller teknologi og standarder tilsiger det, dog senest 30. september 2023. Desuden forpligtes medlemsstaterne til at redegøre for gennemførelsen af afgørelsen senest den 30. september 2022.

Forslaget til gennemførelsesafgørelse skal afløse den gældende Kommissionsbeslutning 2008/671/EF, som foreslås ophævet.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger til en allerede vedtaget retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Der eksisterer ikke specifik lovgivning vedrørende sikkerhedsrelaterede anvendelser af intelligente transportsystemer, men rammerne for anvendelsen er fastsat i bekendtgørelse nr. 1150 om den danske frekvensplan, jf. lov om radiofrekvenser § 4.

Det følger endvidere af frekvenslovens § 14, stk. 2, nr. 3, at Energistyrelsen kan fastsætte vilkår med sigte på at gennemføre forpligtelser, der følger af samarbejdet i EU. I den forbindelse har Energistyrelsen også mulighed for at ændre eller tilbagekalde frekvenstilladelser, jf. frekvenslovens § 23 eller § 24.

Vilkårene fastsat i gennemførelsesafgørelsen gennemføres i bekendtgørelse om frekvensanvendelse uden tilladelse eller i de frekvenstilladelser, der er udstedt til anvendelse af frekvensbåndet, som er omfattet af gennemførelsesafgørelsen om ITS.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forpligtelsen til udpegning af frekvensbåndet 5875 – 5935 MHz til sikkerhedsrelaterede anvendelser for ITS forudsætter en ændring af bekendtgørelse nr. 1150 af 21. november 2019 om den danske frekvensplan samt bekendtgørelse nr. 1155 af 21. november 2019 om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse, inden den 30. juni 2021.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til gennemførelsesafgørelse vurderes ikke i sig selv at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. En opdatering af CBTC-systemet vil dog kunne medføre visse omkostninger for Banedanmark, jf. nedenstående afsnit om erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at få konsekvenser for Siemens Mobility A/S, som anvender frekvensbåndet omfattet af afgørelsen til signalsystemet CBTC på dele af s-togsnettet i hovedstatsområdet. Frekvenstilladelsen til brug af 5925-5975 MHz er udstedt i 2010 til Siemens Mobility A/S, som har udviklet den danske løsning. Frekvenstilladelsen udløber 31. december 2025.

Den nuværende anvendelse på baggrund af den udstedte tilladelse til Siemens overlapper med frekvensbåndet 5925-5935 MHz, som er omfattet af forslaget.

Tilladelsen indeholder tekniske vilkår, som ikke vil være i overensstemmelse med de foreslåede harmoniserede vilkår i delbåndet 5925-5935 MHz. Forslaget til afgørelse berører kun den del af frekvenstilladelsen, som overlapper med gennemførelsesafgørelsen, og således ikke den resterende del af Siemens' frekvenstilladelse.

Danmark vil være forpligtet til at stille frekvensbåndet til rådighed på de harmoniserede vilkår med henblik på at fremme den harmoniserede anvendelse. Eksisterende tilladelsesindehavere i det harmoniserede frekvensbånd som fx Siemens vil også være omfattet, idet den nuværende anvendelse til bybaner falder inden for afgørelsens anvendelsesområde. En overholdelse af Danmarks forpligtelser vil indebære, at Energistyrelsen enten skal ændre vilkårene i frekvenstilladelsen for frekvensbåndet 5925-5935 MHz efter frekvenslovens § 23 eller tilbagekalde tilladelsen med et års varsel. En ændring af vilkårene vurderes at være det mindst indgribende over for Siemens.

En ændring af vilkårene i tilladelsen for frekvensbåndet 5925-5935 MHz vil betyde, at Siemens skal tilpasse sin nuværende anvendelse efter de nye vilkår, hvilket vil kunne medføre merudgifter.

Siemens vil under alle omstændigheder skulle tilpasse deres frekvensanvendelse inden for en meget kort tidshorisont. I løbet af 2021 forventes Kommissionen at vedtage en ny gennemførelsesafgørelse om wi-fi-udstyr i et frekvensbånd, der overlapper med Siemens' nuværende frekvenstilladelse. En udbredelse af dette nye wi-fi-udstyr kan medføre risiko for forstyrrelser af CBTC-systemet, som bruges på S-togsnettet. For at undgå forstyrrelser vil Siemens derfor skulle tage nye frekvenser i anvendelse.

Forslaget til frekvenser til brug for ITS for bybaner vil sikre muligheden for, at anvendelsen af CBTC-systemer i Danmark fremover kan ske på basis af en harmoniseret frekvensanvendelse med mindst mulig risiko for forstyrrelser. Konkret vil det indebære en flytning af CBTC-systemet til de harmoniserede frekvenser omfattet af den omhandlede gennemførelsesafgørelse.



Desuden vurderes en harmonisering at give bedre tilgængelighed af udstyr til bybanekommunikationssystemer, både i forhold til udbud og pris.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget til gennemførelsesafgørelse vurderes at få positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet udvidelsen af frekvensbåndet til ITS skaber nye muligheder og fordele for sikkerhedsrelaterede trafikløsninger til vejtrafik, som kan bidrage til at undgå potentielt farlige trafiksituationer og nedbringe antallet af ulykker. Det vurderes ligeledes positivt for bybaner, der fremover får tildelt et harmoniseret frekvensbånd uden samme risiko for forstyrrelser sammenlignet med anvendelse i nuværende frekvensbånd, som inden for kort tid på EU-niveau vil blive harmoniseret til brug for wi-fi.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Kommissionens forslag til gennemførelsesafgørelse har ikke været sendt i høring.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er flere lande, der har haft bemærkninger til forslagens enkeltelementer, men der er generelt stor opbakning fra de øvrige medlemsstater til Kommissionens forslag til gennemførelsesafgørelse. Danmark er den eneste medlemsstat, hvor den eksisterende frekvensanvendelse til CBTC på S-togsnettet udgør en udfordring i forhold til at stille båndet til rådighed på nye vilkår. Der har på møderne i Frekvensudvalget ikke været støtte til at finde en løsning på den særskilt danske problemstilling.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det positivt, at der med forslaget stilles flere frekvenser til rådighed for såvel ITS til vejtrafik og til bybaner, idet dette kan bidrage til forbedret trafik-sikkerhed samt et styrket indre marked for ITS-løsninger. Endvidere finder regeringen det positivt, at bybaner fremover får tildelt et harmoniseret frekvensbånd uden samme risiko for forstyrrelser sammenlignet med anvendelsen i nuværende frekvensbånd.

Fra dansk side har der i forhandlingerne været lagt vægt på, at eksisterende tilladelsesindehavere påvirkes mindst muligt i overgangen til de nye harmoniserede vilkår.

Regeringen agter at stemme for Kommissionens forslag til gennemførelsesafgørelse.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.