

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 7 | 2015

Brussel, 16. november 2015



Kommisjonens arbeidsprogram for 2016 - «No time for business as usual»

Kommisjonen la 27. oktober fram sitt arbeidsprogram for 2016 ([se pressemeldingen](#)). Hovedbudskapet fra Juncker er at en fortsatt skal fokusere på de store og viktige tingene, mens de mindre og uviktige sakene kan overlates til medlemsstatene selv å håndtere. Alle initiativene som Kommisjonen legger fram, ligger innenfor Juncker-kommisjonens [ti prioriterte](#) områder. Antall [nye initiativ](#) er begrenset til 23 – samme som forrige års arbeidsprogram – og mange omhandler oppfølging og implementering av allerede vedtatte planer, veikart og strategier.

Arbeidsprogrammet består av en [meddelelse](#) og en rekke vedlegg. For så vidt gjelder samferdselsområdet trekkes i meddelelsen særlig frem

- revisjonen av rammeverket for elektronisk kommunikasjon
- dekarbonisering av transportsektoren («*In 2016, the Commission will come up with an effort-sharing proposal for sectors outside the Emission Trading Scheme (ETS), such as buildings, agriculture, and the de-carbonisation of transport*».)
- ikke-diskriminerende veipricing basert på «forurensere betaler»- og «bruker betaler»-prinsippene, som skal fremme mer effektiv bruk av veiinfrastrukturen og mer fleksibel bruk av flåtekapasiteten
- fjerning av rettslige og tekniske hindringer for tilgang til transportmarkedet
- styrking av håndhevingen av regler knyttet til arbeidsforhold (social legislation)
- at Kommisjonen i 2016 vil legge fram tiltak som vil følge opp luftfartsstrategien som blir lagt fram senere i år (desember).

I [vedlegg 3](#) har Kommisjonen laget en liste over prioriterte saker som ligger til behandling i Rådet og/eller Parlamentet. Her trekkes [havneforordningen](#), NIS-direktivet (Network Information Security) og PNR-direktivet (Passenger Name Record) frem.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Transportministre i bresjen for sykling

Europeiske transportministre ønsker at sykling gis en mer fremtredende plass i transportbildet. Dette var det klare budskapet som ble formidlet etter et uformelt ministermøte i Luxemburg 7. oktober. I en felles erklæring understrekes den betydningen sykling kan ha i utviklingen av multimodal transport og for miljøet. På bakgrunn av at halvparten av alle bilturer i de fleste byer er på under fem kilometer, er det et stort potensiale for økt sykkelbruk i Europa.

Møtet ble organisert av Rådets luxemburgske formannskap og ledet av Luxemburgs transportminister François Bausch. Norge var invitert til møtet, og deltok med statssekretær i Samferdselsdepartementet, Tom Cato Karlsen. For øvrig var dette første gang at et slikt møte har blitt viet til sykling.

Erklæringen forslår en handlingsplan, med konkrete forslag til henholdsvis Europakommisjonen, medlemsstatene, samt regionale og lokale myndigheter. På europeisk nivå, er hovedmålsettingen at sykling integreres i den multimodale transportpolitikken. Det bør derfor, i første omgang, utarbeides en EU-strategi og opprettes et kontaktpunkt for erfaringsutveksling. Også på nasjonalt nivå bør det være et kontaktpunkt, som både kan samle inn og formidle informasjon. Det oppfordres dessuten til økt fokus på sykling i forbindelse med nasjonale infrastrukturprosjekter. På regionalt og lokalt nivå ønsker man at sykling fremmes som både transportform og fritidsaktivitet.

Mer informasjon om møtet og erklæringen finnes på [nettsidene til det luxemburgske formannskapet](#).

Ingen ny hvitebok om EUs transportstrategi

Midtveisgjennomgangen av hvitboken for EUs transportstrategi fra 2011 vil ikke innebære noen *revisjon*. Dette ble understreket av transportkommissær Violeta Bulc etter transportministermøtet i Luxemburg 8. oktober.

Det fremkom i debatten på møtet at medlemslandene er av den oppfatning at hvitbokens mål er tilstrekkelige som de er, og at EU beveger seg i riktig retning. Heller enn å endre eller legge til nye mål, vil man fokusere på å jobbe mot de eksisterende. Kommisær Bulc viste til at Kommisjonen vil fokusere på dekarbonisering, digitalisering, internasjonalisering, investering i infrastruktur samt bedre persontransport.

- Byene må igjen tilhøre folket, ikke bilene, uttalte Bulc, og siktet til de utfordringene Europas byer har med overbelastning av veinettet og medfølgende forurensning. ITS er et viktig virkemiddel for å bidra til grønnere transport. Kommisæren etterspurte ytterligere innovasjon innenfor transportsektoren, og fremhevet den rollen Junckers investeringsplan – European Fund for Strategic Investments (EFSI) – kan spille i så henseende.

Oppsummeringen fra transportministermøtet kan leses [HER](#).

Veitransport

Kommisjonen kartlegger omfanget av Volkswagen-skandalen

Indre markeds- og industrikommisær Elzbieta Bienkowska kunne etter konkurranserådsmøtet i Luxemburg 1. oktober meddele at Europakommisjonen arbeider med en rapport om Volkswagen-skandalen. Rapporten vil bli sendt til medlemslandene innen 30. november, før neste konkurranserådsmøte.

Bienkowska sa på pressekonferansen etter møtet at det er nødvendig å kartlegge skandalens omfang før man går til det skritt å iverksette tiltak. Flere land har begynt etterforskninger på nasjonalt nivå, og Kommisjonen er rede til å lede og koordinere prosessen på EU-nivå, ifølge kommisæren. Utsagnet må kunne sies å ha blitt fulgt opp i etterkant av møtet. Blant annet så har Bienkowska og klima- og energikommisær Miguel Arias Cañete sendt ut et brev til miljø- og industriministrene, hvor landene oppfordres til å sette i gang undersøkelser for å fastslå om bilprodusentene har overholdt reglene for drivstofforbruk og utslippsverdier for CO₂.

Fra Kommisjonens side har det også kommet utsagt om at det planlegges et system for samordning av nasjonale godkjenningsmyndigheter. – Systemene for godkjenning i medlemsstatene har feilet, slo Bienkowska fast i et [intervju](#) i den tyske avisen Süddeutsche Zeitung i begynnelsen av november. – Vi ønsker å kontrollere og verifisere at nasjonale myndigheters arbeid fungerer, fortsatte hun.

Også Volkswagen jobber med en intern etterforskning, som resultatene av er lovet i slutten av november. Bienkowska har forsikret om at hun vil gjøre sitt for at Volkswagen holder sitt løfte. – Slutten av november er slutten av november. Jeg vil ikke akseptere at dette kan bli «kanskje 7. desember», uttalte hun i et annet [intervju](#) i Süddeutsche Zeitung.

Kommisjonens planer om tiltak for forbedring av måten nasjonale godkjenningsmyndigheter jobber på, er ventet i desember.

...men EUs medlemsland ønsker å drøye med nye utslippstester

Til tross for den pågående Volkswagen-skandalen, viser medlemslandene seg tilbakeholdne med å ta grep når det gjelder nye testmetoder. Dette ble merkbart da eksperter fra landene 28. oktober stemte over innføringen av den nye testprosedyren «Real Driving Emissions» (RDE), som gjør det mulig å måle bilers utslipp under «virkelige forhold».

Svakhetene ved dagens standardiserte test, «New European Driving Cycle», har lenge vært kjente, da testresultatene avviker fra resultater under reelle kjøreforhold. Kommisjonen selv har opplyst om at avvikene kan være opp mot 400 prosent. Testen har derfor blitt beskyldt for kun å være en «laboratoriumstest» og et nærmest verdiløst verktøy. I forbindelse med Volkswagen-skandalen har kritikken ikke overraskende bare blitt enda mer høylytt.

Hovedspørsmålet på møtet 28. oktober var hvordan man skal fase inn utslippsgrensene under den nye RDE-testen. Det var på forhånd klart at selve testen trer i kraft i 2017.

Medlemslandene ble enige om at nye bilmodeller fra 1. september 2017 kan ha et avvik på 110 prosent mellom utslipp under laboratorieforhold og kjøring under reelle forhold, som altså måles av den nye testprosedyren. Fra januar 2020 vil det bli strammet inn og avviket reduseres til 50 prosent. For *eksisterende* modeller gjelder de samme kravene fra henholdsvis 2019 og 2021.

Enigheten avviker fra Kommisjonens opprinnelige forslag. Akseptable utslippsavvik var her forslått til 60 prosent fra 2017 og 20 prosent fra 2020 for nye modeller

Kritikken har ikke latt vente på seg etter at beslutningen ble gjort kjent, verken fra politisk hold eller fra miljøorganisasjoner. – Dagens beslutning om nye utslippstester er forkastelig, uttalte den nederlandske europaparlamentarikeren Gerben-Jan Gerbrandy (ALDE). Britiske Catherine Bearder (ALDE) kalte [på Twitter](#) resultatet skammelig. Greg Archer fra miljøorganisasjonen Transport & Environment var [heller ikke nådig](#): - Folk vil spørre seg om deres regjeringer heller vil hjelpe bilprodusentene å jukse på utslippstester enn å gi dem ren luft å puste i.

Kommisjonens pressemelding kan leses [HER](#).

Jernbane

Endelig enighet i Rådet om Jernbanepakke IV

Etter noe som må kunne betegnes som en nokså lang behandlingstid, har Jernbanepakke IV endelig blitt ferdigbehandlet i Rådet. Etter at medlemslandene 8. oktober kom til enighet om markedsdelen (også kalt den politiske delen), er pakken som helhet nå ferdigbehandlet i Rådet. Nå gjenstår såkalte trilogforhandlinger mellom Rådet, Europaparlamentet og Kommisjonen der en med utgangspunkt i Rådets og Europaparlamentets posisjoner, skal forhandle fram et kompromiss slik at det kan treffes endelig vedtak.

For så vidt gjelder den tekniske delen av pakken ble det den 17. juni enighet mellom Rådet og Europaparlamentets forhandlere om forslagene.

Jernbanepakke IV har lenge vært en viktig sak på EUs transportagenda, men til tross for iherdig innsats fra flere formannskap, har medlemslandene ikke kommet til enighet før nå. Det var markedsdelen som viste seg å være vanskeligst, grunnet sensitive politiske aspekter.

Målet med de nye reglene er å forbedre kvaliteten på jernbanetjenester ved å gjøre dem mer dynamiske og kundeorienterte. Regelverket skal også fremme investeringer og innovasjon, og sikre rettferdig konkurranse i jernbanemarkedet. Grunntanken er at togselskaper skal ha ikke-diskriminerende tilgang til jernbanenettet i alle EU-land for å drive innenlands persontransport.

Det ble på rådsmøtet 8. oktober enighet om en «general approach» når det gjelder liberalisering av innenlandsk jernbanepassasjertrafikk og styrking av infrastrukturstyringen.

Med hensyn til liberaliseringen av innenlandsk trafikk, vil anbudskonkurranser nå bli hovedregelen for tildeling av kontrakter om offentlig tjenester. Det åpnes likevel for unntak slik at kontrakter kan tildeles direkte. Dette punktet har vært et vanskelig punkt i forhandlingene. Medlemslandenes myndigheter skal kunne velge direkte tildeling hvis det kan begrunnes i «structural and geographical characteristics of the market and network concerned» og om direktetildeling vil bedre tjenestekvaliteten og/eller være mer kostnadseffektivt. Direkte tildeling vil også være mulig for små kontrakter og i unntakstilfeller.

Styrking av infrastrukturstyring vil gjøres i form av ulike tiltak som sikrer infrastrukturforvalternes uavhengighet. Medlemslandene vil likevel gis en viss fleksibilitet ved bestemmelsen av måten forvalterens oppgaver utføres på. For øvrig anser landene at deres organisatoriske strukturer allerede er i overensstemmelse med det som kreves av Kommisjonens forslag.

Drøftelser om togsikkerhet

Etter det avvergede terrorangrepet på et Thalys-tog mellom Amsterdam og Paris 21. august, har det blitt satt spørsmålstegn ved sikkerheten på europeiske tog. Temaet var 8. oktober oppe til diskusjon på EUs transportministermøte.

- Diskusjonene har vært givende. [...] Vi har kommet til enighet om en rekke konklusjoner, kunne transportkommisær Violeta Bulc meddele etter møtet. De tre hovedtiltakene som ministrene i første omgang ønsker å innføre er trening av personell, sikkerhetsplaner og erfaringsutveksling. Dette samsvarer med det som Kommisjonen og eksperter fra EU-landenes transport- og justisdepartementer i etterkant av angrepet ønsket å gå inn for.

Kommisæren sa at det første steget vil være å implementere et rammeverk for deling av erfaringer på tvers av medlemslandene og å forbedre det nåværende systemet for deling av informasjon mellom nasjonale etterretningstjenester.

Det vil også være ønskelig å gjøre bruk av teknologiske nyvinninger for å forbedre rutiner for sikkerhetskontroll på togstasjoner og tog, ifølge Bulc. Derimot vil det ikke være aktuelt å innføre sikkerhetskontroller av den typen man finner på flyplasser.

Kommisjonen planlegger å foreta en konsekvensutredning av de aktuelle sikkerhetstiltakene, som så vil fremlegges i løpet av sommeren 2016.

Luftfart

Europaparlamentet vedtar resolusjon om fremtidens luftfart

Under plenumssesjonen onsdag 11. november vedtok Europaparlamentet en resolusjon knyttet til Kommisjonens varslede luftfartspakke. Kommisjonen er ventet å legge frem denne pakken i begynnelsen av desember.

Parlamentsmedlemmene understreket at det er nødvendig å sikre rettferdig internasjonal konkurranse i luftfarten for å bevare den europeiske luftfartssektoren. Sektoren taper markedsandeler til Gulf-statene og parlamentsmedlemmene oppfordrer Kommisjonen til å skaffe seg mandat til å begynne forhandlinger om avtaler med de viktigste handelspartnere, inkludert De forente arabiske emirater, Tyrkia og Kina.

Europaparlamentet oppfordrer videre Kommisjonen og medlemslandene til å få gjennomført et felles europeisk luftrom, som for tiden blokkeres av Gibraltar-uenigheten mellom Storbritannia og Spania, og å vedta Single European Sky 2+-pakken. Parlamentet ber også om fremdrift i saken om passasjerrettigheter, samt vedtak i saken om slots for flyselskapene.

Hva gjelder det sosiale aspektet ved luftfarten, er Europaparlamentet bekymret over utviklingen og viste blant annet til «atypical forms of employment such as bogus self-employment, pay-to-fly schemes and zero-hours». Resolusjonen tar også opp sikkerhet i luftfarten og støtter Kommisjonens intensjon om mer ansvar til EASA.

Se resolusjonen [HER](#).

Handlingsplan for implementering av anbefalinger etter Germanwings-ulykken

Europakommisjonen publiserte 20. oktober en handlingsplan for implementering av Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) sine anbefalinger etter Germanwings-ulykken i mars. EASA gikk i sin rapport inn for blant annet to personer i cockpit til enhver tid og bedre kontroller av besetningsmedlemmene (se [Samferdselsnytt nr. 5 2015](#)).

Kommisjonens handlingsplan fokuserer på de fire områdene flyvninger, besetning, IT og personopplysninger, på bakgrunn av anbefalingene fra EASA. EASA vil være ansvarlig for å gjennomføre de tre første, mens tiltak relatert til personopplysninger vil ligge under Kommisjonen, siden personvern ligger utenfor EASAs kompetanse og inngår som en del av Kommisjonens generelle arbeid med personvern.

Hva angår det første området, flyvninger, er det særlig prinsippet om at det alltid skal være to personer i cockpit som blir viktig, men i tillegg inngår psykologisk evaluering under pilotopplæringen, narkotika- og alkoholtesting, samt etablering av et støtteapparat for pilotene.

Flybesetningen bør også være gjenstand for mer robuste medisinske undersøkelser og stikkprøver. Ellers bør helsepersonell som foretar de medisinske undersøkelsene ha bedre kvalifikasjoner.

Når det gjelder handlingspunktet IT, ønsker Kommisjonen og EASA at det etableres en europeisk flymedisinsk database der man kan dele relevant informasjon.

For så vidt gjelder det siste området, personopplysninger, fremhever Kommisjonen og EASA at medlemslandene må finne den rette balansen mellom konfidensialitet om pasientopplysninger og å sikre passasjerenes sikkerhet.

Kommisjonen legger opp til en nokså ambisiøs fremdriftsplan for implementeringen. Tidlig i desember i år vil det bli organisert en «Aircrew Medical Fitness workshop», hvor det vil utarbeides et forslag med konkrete implementeringstiltak, som vil bli videre diskutert av relevante parter. Dette vil så følges opp i løpet av første kvartal av 2016, før det tas sikte på å få på plass et regelverk med tilhørende veiledning før 2016 er omme.

Mer informasjon og lenke til handlingsplanen finnes i [Kommisjonens pressemelding](#).

Europeisk luftfartsbransje ønsker rettferdige arbeidsforhold

Aktører fra europeisk luftfartsbransje signerte 1. oktober en erklæring om «just culture» i forbindelse med en høynivåkonferanse i Brussel. Erklæringen skal bidra til å skape en kultur hvor arbeidstakere kan føle seg trygge og ikke trenger å frykte for sin egen stilling i tilfeller hvor de rapporterer om ulykker eller andre hendelser på arbeidsplassen.

«En trygg luftfart forutsetter at hendelser som påvirker eller kan påvirke sikkerheten, trygt kan rapporteres fullt, fritt og innenfor den tidsrammen som er nødvendig for å lette etterforskningen og gjennomføringen av nødvendige tiltak», heter det i erklæringens innledning.

Blant de som signerte erklæringen var Det internasjonale lufthavnsrådet (ACI), Den europeiske foreningen for flyselskaper fra Europas regioner (ERA), Den europeiske foreningen for teknisk flybesetning (ECA) og transportkommisær Violeta Bulc, på vegne av Kommisjonen.

Dokumentet fastsetter femten grunnprinsipper, som partene oppfordres til å implementere i sine respektive interne regelverk. Det første av disse understreker at trygg handling er en topprioritet. Videre legges det blant annet vekt på å fokusere på systemytelse og medvirkende faktorer ved ulykkestilfeller, i stedet for individuell skyld.

- Ved å gjøre «just culture» til en realitet, vil denne erklæringen styrke vårt globale lederskap i flysikkerhet, uttalte Bulc på konferansen i Brussel.

Erklæringen er tilgjengelig på [Kommisjonens nettside](#).

Droner rapport vedtatt i Europaparlamentet

Europaparlamentet i plenum vedtok 29. oktober rapportør [Jacqueline Foster](#) (ECR, Storbritannia) sin rapport om droner. Resultatet var ikke uventet, ettersom TRAN-komiteen tidligere i høst nesten enstemmig gav sin tilslutning til rapporten. Selv om det er snakk om en såkalt egeninitiert («own initiative») rapport, uten rettslig binding, gir Europaparlamentet et viktig bidrag til den europeiske debatten om droner – og ikke minst til Europakommisjonens pågående arbeid med regulering av sektoren.

Selv om nasjonale regler for bruk av ikke-militære droner allerede finnes i en rekke land, er det per dags dato ingen regulering på EU-nivå.

- Nøkkelen her ligger i tittelen – å sikre trygg bruk av droner. Vi ønsker ikke å binde lovgivernes hender og være for preskriptive, men å gi et rammeverk for hvordan Kommisjonen, EU-land og andre interessenter kan gå videre, sa Foster under plenumssesjonen

Nettopp ønsket om å gi fleksibilitet til sektoren er et hovedtrekk ved rapporten. Med en anslått verdi på 80 milliarder og potensiale for 100.000 jobber innen 2025, vil det være avgjørende å ikke legge unødige begrensninger på de kommende års utvikling.

Fleksibilitet skal likevel ikke gis på bekostning av borgernes sikkerhet. En rekke tiltak foreslås i så måte i rapporten. Disse er blant annet opplæring av brukerne og obligatorisk registrering/ID-merking av dronene. Visse soner vil også være ekstra beskyttet mot droneaktiviteter, som eksempelvis tettbefolkede strøk. Det går også inn for ulike regelsett for profesjonell bruk og fritidsbruk.

Europakommisjonens kommende lovforslag om droner som skal legges frem innen utgangen av 2015.

Les mer om rapporten i Europaparlamentets [pressemelding](#).

Havn og sjø

Forbedringspotensial for passasjersikkerhetslovgivningen

Ifølge Europakommisjonen, så kan EU-lovgivningen relatert til sikkerhet for reisende til sjøs forbedres. Selv om hovedmålsettingene for denne lovgivningen er like relevante, kan de i visse tilfeller nås på en enklere og klarere måte.

Informasjonen fremkommer av undersøkelser foretatt av Kommisjonen, som en del av det såkalte REFIT-programmet. [REFIT](#) er Kommisjonens program for målrettet og effektiv regulering, og skal bidra til EU-regler som er klare, stabile og forutsigbare.

Spørsmålene som ble stilt i evalueringen var blant annet om det juridiske rammeverket for passasjersikkerhet er egnet til formålet og hva som driver og hindrer effektiviteten av denne lovgivningen.

Rapporten slår fast at EUs juridiske rammeverk i stor grad egner seg til formålet, som er å sikre en felles, høy grad av sikkerhet for reisende. Reglene har resultert i økt sikkerhet på passasjerskip i EUs farvann og bidratt til å utvikle det indre markedet for sjøtransport. Videre har regulatoriske kostnader relatert til EUs sikkerhetskrav ikke vist seg å være vesentlige i forhold til nasjonale standarder som ville vært nødvendig ellers.

Derimot så har effektiviteten av lovgivningen blitt hindret av sin kompleksitet og tvetydighet i forbindelse med anvendelsen, utdaterte rapporteringsprosedyrer som ikke gjør bruk av moderne teknologi, og uklar fremstilling av tekniske sikkerhetsstandarder. Disse svakhetene har gjort at gjennomføring, kontroll med og håndheving av regelverket blir unødvendig vanskelig. Dessuten så viser det seg at det er lav bevissthet rundt regelverket blant reisende.

Kommisjonen vil nå i samarbeid med Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået (EMSA) og medlemslandene, vurdere å foreslå forenklinger i regelverket for passasjersikkerhet.

Les Kommisjonens rapport [HER](#).

Telekommunikasjon

Endelig vedtakelse av telekompakken

Etter enighet både i Rådet 1. oktober og i Europaparlamentet i plenum 27. oktober, er telekompakken («Telecom Single Market») endelig vedtatt. Pakken i sin vedtatte form er kraftig redusert i forhold til Kommisjonens opprinnelig forslag fra 2013 – Rådet og Parlamentet har kommet til enighet om to saker: internasjonal gjesting («roaming») og nettnøytralitet.

Fra 15. juni 2017 vil utgangspunktet for internasjonal gjesting være «roam like at home». Reglene innebærer kort sagt at man – innenfor rammen av det som omtales som «fair use» – vil kunne ringe, sende tekstmeldinger og bruke data innenfor EØS-området til de samme takstene som hjemme. Fra 30. april og frem til juni 2017, vil det dessuten innføres makssatser på hvor mye tilbyderne kan legge til de nasjonale prisene – fem eurocent per minutt for å ringe, to eurocent per tekstmelding og fem eurocent per megabyte data. Disse prisene kan likevel ikke overstige dagens makspriser for internasjonal gjesting.

De nye reglene om nettnøytralitet vil forplikte nettleverandører til å behandle all internettrafikk likt. Dette vil si at det ikke vil være tillatt å blokkere eller forsinke innhold, applikasjoner eller tjenester fra utvalgte avsendere eller mottakere. Unntak fra dette, eksempelvis i forbindelse med cyberangrep, vil bare godtas om de er «transparente, ikke-diskriminerende og forholdsmessige» og ikke varer lengre enn nødvendig.

- Avskaffelsen av høye priser for internasjonal gjesting har vært etterlengtet for alle: folk flest, nyetablerte virksomheter, små og mellomstore bedrifter, og alle typer organisasjoner, sa rapportør for pakken Pilar del Castillo (EPP, Spania) under debatten før avstemmingen i Europaparlamentet. - Takket være denne avtalen, så vil Europa bli den eneste regionen i verden som rettslig garanterer et åpent internett og nettnøytralitet, fortsatte hun.

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, har også gjort seg til en klar talsmann for de vedtatte reglene for nettnøytralitet: - Enhver internettbruker [...] vil være i en bedre posisjon enn i dag. Les mer om reglene i hans [uttalelse](#) på Kommissjonens nettsider.

Mer informasjon og vedtatt tekst finnes på Rådets [nettside](#).

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Speech at conference on the 4th Railway Package](#), Milano, 10.11.15

[Opening speech at the conference *Saving lives with safety information: the impact of implementing a Just Culture in aviation*](#), Brussel, 01.10.15

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the 10th Internet Governance Forum](#), João Pessoa, 09.11.15

[Speech at the Franco-German digital conference](#), Paris, 27.10.15

[Speech at the launch of the European Tech Alliance](#), Strasbourg, 27.10.15

[Closing statement at European Parliament plenary session on a European single market for electronic communications](#), Strasbourg, 27.10.15

[Opening statement at European Parliament plenary session on a European single market for electronic communications](#), Strasbourg, 27.10.15

[Policies and regulation in the digital age: the new wave](#), Brussel, 13.10.15

[Speech at *Startup Europe comes to the regions*](#), Brussel, 01.10.15

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at the 2015 EUCAR Annual Conference and Reception](#), Brussel, 04.11.15

[Speech at ICT2015: *A Digital Single Market: The Key to Europe's Industrial Leadership in the Digital Economy*](#), Lisboa, 20.10.15

[Speech on 5G ahead of ICT 2015](#), Lisboa, 20.10.15

[Opening speech at the conference *The European Digital Agenda of Content*](#), Frankfurt, 16.10.15

[Speech at the Annual BEREC Stakeholder Forum](#), Brussel, 15.10.15

[Speech at FT-ETNO: *Broadband, the next investment wave and EU policies*](#), Brussel, 13.10.15

[Speech at the World Health Summit 2015](#), Berlin, 12.10.15

Høringer

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](#)

Geo-blokking

Høringsperiode: 25. september til 28. desember

Høringen tar sikte på å innhente synspunkter og meninger om ulike restriksjoner for brukere og bedrifter møter når de gis eller gir informasjon, handler eller selger på tvers av landegrensene i EU.

Kommisjonens nettside: [Open Consultation on geo-blocking and other geographically-based restrictions when shopping and accessing information in the EU](#)

Energimerkedirektivet for personbiler

Høringsperiode: 19. oktober til 15. januar

Europakommisjonen ønsker å evaluere direktiv 1999/94/EF (Energimerkedirektivet for personbiler). Evalueringen skal undersøke den faktiske gjennomføringen og hva direktivet har oppnådd i forhold til hva som var forventet.

Kommisjonens nettside: [Public consultation to support the evaluation of the car labelling Directive](#)

Konferanser

Europakommisjonen

Transport SME innovation day, Brussel, 23.11.15 – mer informasjon [HER](#)

Infoday on Internet of Things Large Scale Pilot 5 on Connected and Autonomous vehicles, Brussel, 03.12.15 – mer informasjon [HER](#)

Committee of the Regions

Connecting Europe's regions and cities, Brussel, 02.12.15 – mer informasjon [HER](#)

European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)

Reducing CO2 from road transport together, Brussel, 03.12.15 – mer informasjon [HER](#)

Representation of the Free State of Bavaria to the EU

Decarbonising the transport sector: Which instruments do we need? Brussel, 19.11.15 – mer informasjon [HER](#)

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no