

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 8 | 2015

Brussel, 22. desember 2015



Fra 1. januar 2016 overtar Nederland formannskapet i Rådet. Nederlenderne har fokus på grønn vekst og innovasjon og har derfor valgt «Smart mobility» som tema på det uformelle ministermøtet for transport og miljø som holdes i april. Ny teknologi og ITS er viktige elementer for grønnere transport. Transportministrene vil blant annet introduseres for førerløse biler samt diskutere utslipp fra transportsektoren.

Når det gjelder arbeidsprogrammet for transport for øvrig, er det tre saker formannskapet vil prioritere: Jernbanepakke IV, ny havneforordning samt Luftfartspakken som ble lagt fram 7. desember i år. For så vidt gjelder jernbanepakken, har Rådet, Europaparlamentet og Kommisjonen allerede startet forhandlinger for å nå en enighet – såkalte trilogforhandlinger – og målet for nederlenderne er at man skal komme i mål i første halvdel av formannskapsperioden. Når det gjelder havneforordningen, venter Rådet fortsatt på at Europaparlamentet skal ferdigbehandle forslaget fra Kommisjonen. Dersom Parlamentet gjør dette tidlig i 2016, er nederlenderne klare for å sette gang trilogforhandlinger og forhåpentligvis slutføre disse innenfor formannskapsperioden. Luftfartspakken er den eneste nye transportsaken som står på formannskapetets agenda, og her er ambisjonen at medlemsstatene skal diskutere deler av pakken i løpet det kommende halvåret – EASA-forordningen, nytt regelverk om droner og forhandlingsmandater for Kommisjonen for å forhandle nye luftfartsavtaler med tredjeland, vil stå i fokus. Nederlenderne vil i januar arrangere et møte der de har invitert både minister, kommisær Bulc, medlemmer av Europaparlamentet og den europeiske luftfartssektoren til Amsterdam, der man blant annet skal diskutere den nye luftfatsstrategien.

På det digitale området, er prioriteringene å komme til enighet med Europaparlamentet om forslaget knyttet til adgang til offentlige myndigheters nettsider, samt å diskutere Digital Single Market, herunder revisjon av rammeverket for elektronisk kommunikasjon. Nederlenderne arrangerer 20. april et eget høynivåmøte, der revisjonen av ekomregelverket, som det er ventet at Kommisjonen vil legge fram forslag om i september 2016, vil være tema. Nederlenderne vil også forsøke å legge til rette for diskusjoner knyttet til skytjenester, digitale plattformer og gjennomgangen av grossistmarkedet for internasjonal gjesting. Formannskapet vil arrangere konferanser om e-skills, nettsikkerhet og digital forvaltning.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Nederland topper Kommisjonens scoreboard

I følge Europakommisjonens scoreboard for transport fra 20. november, er det nederlenderne som jevnt over lykkes best med sin transportpolitikk. Med toppscore i 16 av 29 kategorier, topper Nederland listen foran Sverige, Finland, Storbritannia og Danmark.

Dette er andre gang Kommisjonen publiserer et transportscoreboard. Sammenlignet med den første utgaven, som kom i april 2014, tar bedømmelsen av medlemslandenes prestasjoner denne gangen utgangspunkt i flere indikatorer. Målet er å hjelpe landene med å identifisere områder hvor investeringer og tiltak er nødvendige for å skape et velfungerende transportmarked i EU.

Indre marked, investering og infrastruktur, energiunion og innovasjon, og mennesker, er de fire hovedtemaene som ligger til grunn for de 29 kategoriene. Eksempelvis scorer Nederland spesielt høyt på infrastruktur, spesielt innen sjøtransport og luftfart, mens Sverige og Danmark belønnes for en høy andel av fornybar energi innen transport. De siste plassene på lista innehas av Polen og Romania, som altså generelt scorer lavt, men har konkrete utfordringer med blant annet trafiksikkerhet. Et land som Italia er også overraskende lavt rangert, grunnet et høyt antall traktatbruddsprosedyrer mot seg.

- Scoreboardet for 2015 viser hvor dynamisk den europeiske transportsektoren er. Jeg er glad for å se den gode fremgangen vi har hatt i forhold til fjoråret, for eksempel for infrastrukturkvalitet og åpning av markeder for jernbanebasert godstransport, sa transportkommissær Violeta Bulc i forbindelse med presentasjonen.

Konsulter scoreboardet [HER](#). Se også [pressemeldingen](#).

Veitransport

Sosiale forhold opp til diskusjon på transportrådsmøte

Transportrådsmøtet 10. desember ble i all hovedsak viet til en diskusjon om de sosiale forholdene innen veitransporten. Det luxemburgske formannskapet ønsket å høre medlemslandenes syn på det eksisterende rammeverket, og eventuelle problemer relatert til dette. Det er Kommisjonens kommende veitransportpakke som ga foranledning til å ta opp temaet.

Formannskapet hadde på forhånd utarbeidet et [bakgrunnsdokument](#) hvor dagens utfordringer med ulike tolkninger av regelverket og ulik håndhevingspraksis var fremhevet.

Det generelle budskapet fra transportministrene på møtet var at det ikke er noe behov for en revisjon av eksisterende regelverk om sosiale forhold. Problemet er, som påpekt i bakgrunnsdokumentet, praktiseringen og håndhevingen av reglene. Mange ministre understreket at dette gjør seg gjeldende spesielt med hensyn til kabotasje og organiseringen av sjåførenes arbeids- og hviletid. Det var enighet om at ulik praksis blant landene undergraver regelverket og fører til fragmentering av det indre markedet for veitransport.

Når det gjelder kabotasje, er fiktive selskaper (såkalte postboksselskaper), som har til formål å omgå regelverket, et problem. Det var generell enighet om at EU-regelverket her bør presiseres.

Hyppigere og regelmessige veikontroller, og styrket administrativt samarbeid mellom nasjonale myndigheter, bør være noen av tiltakene. Med styrket samarbeid på tvers av landegrensene kan man også komme postbokselskapene til livs. Frankrike luftet ideen om på lengre sikt å opprette en europeisk myndighet, muligens i form av et byrå, med ansvar for tilsyn med hvordan reglene praktiseres.

Som ventet, var det en blokk med vesteuropeiske land som markerte seg mot ytterligere liberalisering av kabotasjeregulverket så lenge dagens sosiale forskjeller består og veitransportsektoren er såpass fragmentert. Dette er også Norges linje i spørsmålet.

Mer informasjon om møtet finnes på Rådets [nettside](#).

Parlamentarikere motsetter seg medlemslandenes enighet om utslippstest

Kommisjonen og EUs medlemsland ble i møte i Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV) 28. oktober enige om hvordan man skal fase inn utslippsgrensene under den nye testprosedyren «Real Driving Emissions» (RDE). Se pressemeldingen [HER](#). Enigheten er et kompromissforslag til en såkalt «delegated act» og innebærer et avvik fra Kommisjonens opprinnelige forslag – og en svekkelse i manges øyne. Medlemmer i Europaparlamentet har vært blant de mest høylytte kritikerne. Forslaget er sendt til Rådet og Parlamentet for godkjenning ([Scrutiny on Delegated Acts](#)). Da Parlamentets komite for miljø og folkehelse (ENVI) stemte over landenes beslutning 14. desember, med 40 mot 9 stemmer, ble det klart at motstanden er betydelig.

Parlamentarikerne viste blant annet til at luftforurensning forårsaker over 430 000 dødsfall og helsekostnader opp mot 940 milliarder euro årlig, og ber derfor Kommisjonen fremme et nytt forslag. Saken står nå på dagsorden for Europaparlamentets plenumsmøte 18. januar 2016. Skal komiteens vedtak opprettholdes og Parlamentet bruke sin vetorett mot Kommisjonens forslag, kreves det absolutt flertall når Parlamentet stemmer – det vil si at 376 av 751 parlamentsmedlemmer må stemme mot Kommisjonens forslag.

Saksforløpet kan følges [HER](#).

Europaparlamentet vil se nærmere på Volkswagen-skandalen

Det ble under plenumssesjonen 17. desember besluttet at Europaparlamentet skal sette opp en egen undersøkelseskommisjon som skal se på skandalen rundt Volkswagens utslippsjuks. Beslutningen ble tatt med 354 mot 229 stemmer, og etter lengre tids tautrekking mellom de store politiske gruppene.

Ifølge mandatet ønsker man å undersøke Europakommisjonens angivelige mangel på kontroll med testprosedyrene som ble brukt til å måle bilenes utslipp. Ansvarlige myndigheters håndheving, både i Brussel og i medlemslandene, av det klare forbudet mot jukseinnretninger av den typen som Volkswagen har benyttet seg av, vil også undersøkes.

- Parlamentet har erkjent sin plikt til å gi en omfattende respons på EU-nivå på «dieselgate», som har rystet troverdigheten til EUs rolle i reguleringen av bilindustrien, uttalte nederlandske Bas Eickhout fra de grønne. - Denne undersøkelsen vil løfte lokket på skandalen og sikre at det er fullt

offentlig ansvar for hva som har skjedd. De svarene vi får vil bidra til å få på plass effektive grenseverdier for utslipp så snart som mulig, sa Catherine Bearder fra den liberale ALDE-gruppen.

En talskvinne for Kommisjonen uttalte på sin side at Kommisjonen er «mer enn klar» for å samarbeide med undersøkelseskommisjonen.

Neste steg vil nå være å organisere høringer med representanter fra bilindustrien, nasjonale myndigheter og Europakommisjonen. Undersøkelseskommisjonen vil presentere en midlertidig rapport innen seks måneder, og sine endelige konklusjoner innen ett år.

Parlamentets pressemelding er tilgjengelig [HER](#).

Europaparlamentarikere ønsker fortgang i Kommisjonens arbeid med veipricing

Lastebiler bør ta en større del av ansvaret for den miljøskade som deres kjøring medfører. Dette er det klare budskapet i et brev som en gruppe på 14 europaparlamentarikere 18. november sendte til transportkommissær Violeta Bulc.

Brevet er ført i pennen av tyske [Ismail Ertug](#) fra sosialistgruppen (S&D). De øvrige som stiller seg bak er imidlertid spredt over alle de store politiske gruppene i Europaparlamentet.

I brevet vises det til positive erfaringer med kilometerbasert veipricing for lastebiler i blant annet Tyskland, Polen, Østerrike og Tsjekkia. Men fortsatt er det mer arbeid som gjenstår om EUs klima- og energimål skal nås, samt målsettingene i hvitboken for transport fra 2011, ifølge parlamentarikerne. «Vi er langt fra en full internalisering av eksterne kostnader for veitransport eller etablering av like vilkår for de forskjellige transportformene», heter det i brevet. Det er altså spesielt for tyngre kjøretøyer at dagens avgifter for utslipp ikke reflekterer de virkelige helsemessige konsekvensene.

Oppfordringen til kommissær Bulc er en snarlig gjennomgang av Eurovignettdirektivet og et nytt lovforslag om veipricing for lastebiler. Dette bør ifølge parlamentarikerne innebefatte en utfasing av tidsbaserte vignetter, en full og obligatorisk internalisering av eksterne kostnader, og en differensiering av avgiftene basert på energieffektiviteten eller CO₂-utslippene til lastebilene.

Nettavisen EurActiv har lagt ut brevet på sin [hjemmside](#).

Europas lastebiler på stedet hvil med hensyn til drivstoffeffektivitet

Ifølge en ny rapport utarbeidet av organisasjonen International Council on Clean Transportation (ICCT), har drivstoffeffektiviteten til Europas lastebiler ikke forbedret seg nevneverdig på over et tiår. Situasjonen står i kontrast til andre deler av verden, spesielt USA, hvor lastebilene er ferd med å gjøre betydelige fremskritt.

Mens amerikanerne har vedtatt lovgivning med obligatoriske utslippsstandards for lastebiler, har EUs strategi vært av en mindre forpliktende karakter. En europeisk CO₂-standard finnes kun for person- og varebiler. Dette til tross for at lastebiler står for 30 prosent av alle utslipp på veiene – og disse er stigende. I mangelen på regulatoriske standarder, vil Europas lastebilflåte risikere å stagnere og komme på etterskudd når det gjelder energieffektivitet, anslår rapporten.

Rapporten bemerker også at mye av den teknologien som har funnet veien til det amerikanske markedet, som forbedret lastebilaerodynamikk, automatisk dekktrykk og forbedret motoreffektivitet, vil kunne benyttes også i EU, tatt likhetene i markedene i betraktning.

Rapporten er tilgjengelig [HER](#).

Jernbane

Rådet vedtar den tekniske delen av Jernbanepakke IV

Det ble på rådsmøtet for transport 10. desember besluttet å endelig vedta den tekniske delen av Jernbanepakke IV. Med dette er enigheten som ble oppnådd iilogforhandlinger mellom Rådet og Europaparlamentet i juni bekreftet.

Den tekniske delen består av tre ulike rettsakter, som regulerer henholdsvis jernbanesikkerhet, interoperabilitet og kompetansen til det europeiske jernbanebyrået (ERA).

Europaparlamentet er ventet å vedta den tekniske delen i plenum i januar. Med dette er kan regelverket formodentlig tre i kraft innen mai eller juni 2016. Landene vil ha tre år, med mulighet til forlengelse på ett år, på seg til implementering.

Luftfart

Kommisjonen legger frem sin nye luftfartspakke

Den nye luftfartspakken ble presentert av Europakommisjonen den 7. desember. Pakken, som var varslet i arbeidsprogrammet for 2015, omtales av Kommisjonen som en milepæl for styrkingen av Europas økonomi og industrielle base, samt ambisjonen om EU som en global aktør. «Målet med denne luftfartsstrategien er å styrke konkurranseevnen og bærekraften til hele EUs luftfartsverdinettverk», heter det i innledningen.

Pakkens fire hovedprioriteter er følgende:

1. Arbeide for at EU skal bli en ledende aktør innen internasjonal luftfart, som garanterer like konkurransevilkår. Dette innebærer å bevege seg inn på nye markeder, i form av avtaler med tredjeland, slik at både markedsadgang og vekstmuligheter for europeiske selskaper forbedres.
2. Håndtering av vektbegrensninger både i luften og på bakken. Mens fragmenteringen av europeisk luftrom estimeres å koste minst fem milliarder euro og opp til 50 millioner tonn CO₂-utslipp årlig, kan kapasitetsbegrensninger på flyplassene kan koste over 800 000 arbeidsplasser inne 2035. Disse utfordringene ønsker Kommisjonen å møte med fullføringen av Single European Sky og kontroll av konnektivitet, med sikte på å identifisere svakheter.
3. Opprettholde høye EU-standarder for sikkerhet, miljø, sosiale forhold og passasjerrettigheter.
4. Gjøre fremskritt innen innovasjon, digital teknologi og investeringer. Herunder ligger blant annet en ambisjon om å få det fulle potensialet ut av droneteknologi.

På det lovtekniske planet inneholder pakken fire initiativer:

1. En meddelelse («Commission Communication») som identifiserer utfordringene om mulighetene med hensyn til konkurranseevnen til EUs luftfartssektor. Et arbeidsdokument fra Kommisjonen («Commission Staff Working Document») hører sammen med meddelelsen.
2. Et forslag til revisjon av flysikkerhetsforordningen («Aviation Safety Regulation»). Forslaget inneholder blant annet regler om droner.
3. Et forslag til forhandlingsmandat med tredjeland.
4. En veiledende handlingsplan for kommende år.

- Europeisk luftfart står ovenfor en rekke utfordringer, og dagens strategi angir en omfattende og ambisiøs handlingsplan for å holde sektoren i forkant. Den vil gjøre europeiske selskaper konkurransedyktige, gjennom nye investeringer og forretningsmuligheter, slik at de kan vokse på en bærekraftig måte. Europeiske borgere vil også dra nytte av bedre valgmuligheter, rimeligere priser og et høyt sikkerhetsnivå, uttalte transportkommissær Violeta Bulc.

Pakken har siden fremleggelsen blitt presentert både for Rådet og Europaparlamentet. Videre saksgang vil avhenge av hvilke deler av pakken det er snakk om. Enkelte deler, som utredningsarbeid, kan iverksettes umiddelbart, mens lovendringsforslagene er underlagt gitte prosesser.

Norge er gjennom EØS-avtalen en del av EUs indre marked også når det gjelder luftfart og regelverket som eventuelt vedtas vil ha stor betydning for Norge.

Les mer på Kommisjonens [nettside for pakken](#) eller i [pressemeldingen](#).

Små endringer i EUs svarteliste – Thailand slipper unna med advarsel

EUs oppdaterte svarteliste for flyselskaper ble publisert 10. desember. Endringene denne gang består i at Air Astana fjernes fra listen, mens Iraqi Airways legges til. Air Astana har siden 2009 vært underlagt restriksjoner i europeisk luftrom, i likhet med alle andre selskaper fra Kazakhstan.

- Å kunne tilby den høyeste graden av flysikkerhet til europeiske borgere er en prioritet for Kommisjonen. [...] Jeg er glad for at vi klarte å fjerne Air Astana etter seks års arbeid. I europeiske borgeres interesse, er vi imidlertid nødt til å opprettholde flyforbudet for øvrige kasakhstanske selskaper og å legge til Iraqi Airways, sier transportkommissær Violeta Bulc i [pressemeldingen](#).

Den oppdaterte listen forbyr 228 individuelle flyselskaper og samtlige selskaper fra 20 ulike land i å fly i det europeiske luftrommet. For reiseselskaper og andre som formidler flyvninger med de berørte selskapene, innebærer det en særskilt plikt til å gi informasjon til den reisende.

Pressemeldingen fra Kommisjonen fremhever på et noe uvanlig vis at ingen flyselskaper fra Thailand legges til listen denne gang. Videre understrekes det at Kommisjonen og Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) er villige til å samarbeide med thailandske myndigheter for å styrke flysikkerheten i landet, men er heller ikke fremmed for å inkludere thailandske selskaper på listen om nødvendig. Dette må forstås som en klart melding om at EU er bekymret for sikkerheten på thailandske fly. Det kan i denne sammenheng nevnes at amerikanske myndigheter 1. desember valgte å [nedgradere Thailands flysikkerhetsrangering](#). Selv om dette ikke innebærer et flyforbud i USA, får selskapene ikke opprette nye ruter eller for øvrig utvide eksisterende virksomhet.

Norge tar gjennom EØS-avtalen del i EUs ordning med svartelisting av flyselskaper som ikke overholder internasjonale flysikkerhetsstandarder eller –regler.

Telekommunikasjon

Ulike syn på ekomrevisjon blant EUs medlemsland

Europakommisjonen vil i løpet av 2016 komme med forslag til oppdatert EU-regelverk for elektronisk kommunikasjon. Revisjonen var et hovedpunkt på rådsmøtet for telekommunikasjon 11. desember.

Dagens regelverk for elektronisk kommunikasjon, som består av fem direktiver og to forordninger, ble vedtatt i 2002 og senere revidert i 2009. Det er gjengs oppfatning at regelverket – sammen med konkurransereglene – har medvirket til å øke konkurransen på markedet, samt sikre forbrukere og virksomheter lavere priser og høyere kvalitet. Mye har imidlertid endret seg siden 2009, blant annet vår økende avhengighet av nettilgang, og en oppdatering ansees derfor å være nødvendig.

Det luxemburgske formannskapet hadde før møtet i et [bakgrunnsdokument](#) bedt medlemslandene om å forberede seg på en diskusjon rundt temaene konnektivitet (spesielt utbygging av og tilgang til neste generasjons bredbånd – såkalt NGA) og hvordan man kan sikre likebehandling av substituerbare ekomtjenester. Formannskapet ville også høre om landene hadde andre temaer de mente var av stor betydning for revisjonen.

Ministrene presenterte sine synspunkter på revisjonen i lys av spørsmålene reist av formannskapet. Ingen medlemsstater var veldig konkrete, men kom heller med betraktninger rundt hvordan rammeverket for elektronisk kommunikasjon kan sikre konkurranse, innovasjon og investeringer. Flere påpekte at god konkurranse bidrar til private investeringer. I utkantstrøk der utbygging ikke er forretningsmessig, vil det bli nødvendig med mer fleksibilitet og offentlig støtte – og det er viktig å sørge for høyhastighetsnett også i slike områder for å sikre vekst og arbeidsplasser der.

Videre fremkom enkelte synspunkter på regulering av såkalte over-the-top-tjenester (OTT), og disse var i stor grad knyttet til å sikre «level playing field» for ulike typer tjenestetilbydere. Fellestrekket ved tilbyderne av OTT-tjenester, er at de leverer sine tjenester over internett. Skype er et eksempel på en slik tjeneste. Det var imidlertid ikke konkrete synspunkter på om man skal deregulere de tradisjonelle aktørene eller regulere OTT-tjenester.

Kommisær Oettinger viste til konsultasjonen som er gjennomført og innspillene fra medlemsstatene. Kommisjonen vil nå arbeide videre med forslagene og komme tilbake med en framdriftsrapport på rådsmøtet til våren hvis det er ønskelig, samt koordinere med medlemsstatene underveis.

Les mer fra møtet 11. desember på Rådets [nettside](#).

Norsk innspill til revisjonen av det europeiske ekomregelverket

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med ovennevnte gjennomgang av EUs ekomregelverk kommet med et lengre innspill til Europakommisjonen.

Det er Norges posisjon at det er betimelig med en oppdatering av EU-regelverket, tatt i betraktning utvikling både i teknologi og i markedet for elektronisk kommunikasjon. Disse utviklingstrekkene bør møtes med et regelverk som sikrer og oppfordrer til fortsatte investeringer i nettverk og tjenester. Konkurransen vil være en avgjørende drivkraft for videre utvikling, og lovgivningen bør legge til rette for dette.

Utgangspunktet for gjennomgangen bør ifølge det norske innspillet være å forenkle det eksisterende regelverket og å deregulere der hvor dagens regler har nådd sine målsetninger. Prinsippet om teknologinøytralitet og minimumsregulering bør videre være grunnleggende. Da det nye regelverket først vil tre i kraft rundt 2020, må gjennomgangen resultere i regler som er egnet til formålet på dette tidspunktet.

Les brevet som ble sendt fra samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen til kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, [HER](#) og selve innspillet [HER](#).

Enighet om NIS-direktivet

Rådet og Europaparlamentet ble 7. desember enige om det såkalte NIS-direktivet, som skal sikre et beskyttet og pålitelig digitalt miljø i EU. Det ble før sommeren nådd enighet om hovedprinsippene i regelverket, og det luxemburgske formannskapet har siden det tok over jobbet aktivt med å sluttbehandle saken. Enigheten mellom Rådet og Europaparlamentets forhandlere ble bekreftet av [COREPER 18. desember](#).

Det nye direktivet vil pålegge operatører av viktige tjenester og leverandører av digitale tjenester visse forpliktelser. Disse vil måtte iverksette tiltak for å håndtere cyberrisiko og rapportere om alvorlige hendelser, men vil være gjenstand for ulike reguleringer.

Hvert medlemsland vil måtte utpeke en eller flere nasjonale myndigheter og utarbeide en strategi for håndtering av saker som omfattes av direktivet. Landene kommer også til å måtte trappe opp samarbeidet seg imellom. For å legge til rette for dette, vil det på EU-nivå opprettes en gruppe for erfaringsutveksling, samt at landene setter opp et nettverk av «computer security incident response teams».

- Vi har i dag nådd en milepæl: Vi har blitt enige om EUs første regler om nettsikkerhet, som Parlamentet har jobbet for i flere år, uttalte rapportør [Andreas Schwab](#) (EPP, Tyskland) etter at enigheten med Rådet var et faktum. Han understreket også at Europas sikkerhetssituasjon fordrer at landene samarbeider til en større grad enn tidligere, slik som direktivet foreskriver.

Både Rådet og Parlamentet må nå bekrefte enigheten i form av formelle vedtak. Medlemslandene har så 21 måneder til å implementere direktivet i sin nasjonale lovgivning.

Les mer i pressemeldingene fra [Rådet](#) og [Europaparlamentet](#).

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[A new Aviation Strategy for Europe](#), Brussel, 09.12.15

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at Bitkom Hub conference](#), Berlin, 10.12.15

[Speech at the high-level conference on protecting online privacy \(European Parliament LIBE committee\)](#), Brussel, 08.12.15

[Speech at the 3rd Annual Transatlantic Digital Economy Conference \(AmCham EU\)](#), Brussel, 02.12.15

[Simple, secure and transparent online public services](#), Brussel, 01.12.15

[The future of copyright reform in the EU](#), Strasburg, 24.11.15

[Free flow of data and developing the data economy](#), Luxemburg, 16.11.15

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech at UN General Assembly](#), New York, 15.12.15

[Speech at BEREC Board of Regulators meeting on telecoms review](#), London, 09.12.15

[Speech at European Digital Jobs Fair](#), Madrid, 20.11.15

[Speech at the European Data Forum](#), Luxemburg, 17.11.15

[Speech at the ECTA Regulatory Conference](#), Brussel, 17.11.15

Generaldirektør i DG MOVE i Europakommisjonen, Henrik Hololei

[Speech at ICAO World Aviation Forum](#), Montréal, 23.11.15

Høringer

Geo-blokkering

Høringsperiode: 25. september til 28. desember

Høringen tar sikte på å innhente synspunkter og meninger om ulike restriksjoner forbrukere 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

Kommisjonen 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](#)

Roaming

Høringsperiode: 26. november til 18. februar

Kommisjonen vil gjennomgå nasjonale grossistmarkeder for internasjonal gjesting.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the review of national wholesale roaming markets, fair use policy and the sustainability mechanism referred to in Roaming Regulation 531/2012 as amended by Regulation 2015/2120](#)

Grenseoverskridende utveksling av opplysninger om trafikkovertrедelser

Høringsperiode: 27. november til 19. februar

Formålet med evalueringen er å vurdere effektiviteten av direktivet og relevansen av virkeområdet.

Kommisjonens nettside: [Evaluation of Directive 2015/413/EU facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences](#)

Urban mobilitet og alternative drivstoffer

Høringsperiode: 27. november til 19. februar

Høringen inngår i Kommisjonens evaluering av virkningen av EU-støtte brukt til å fremme bærekraftig urban mobilitet og alternative drivstoffer.

Kommisjonens nettside: [Ex-post evaluation of EU financial support to sustainable urban mobility and to the use of alternative fuels in EU urban areas](#)

Konferanser

Europakommisjonen

[ETIS and Accessible Tourism conference: Managing and promoting sustainable and accessible tourism destinations](#), Brussel, 28.01.16

[Digital4EU Stakeholder Forum](#), Brussel 25.02.16

Europaparlamentet

[Hearing on competition in international aviation](#), Brussel, 22.12.15

Public Policy Exchange

[Bridging the Digital Divide: Ensuring High-Speed and Quality Internet in Europe Beyond 2020](#), Brussel, 19.01.16

Forum Europe

[The 7th Annual European E-Commerce Conference](#), Brussel, 28.01.16

Dods Parliamentary Communications

[The European Cyber Security Summit](#), Brussel, 03.02.16

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no