

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 5 | 2016

Brussel, 21. september 2016



I mai 2015 la Europakommisjonen fram sin strategi for det digitale indre markedet, der det ble fokusert på

- bedre tilgang for forbrukere og virksomheter til å kjøpe varer og tjenester online over landegrensene,
- å skape de rette forholdene for ny infrastruktur og digitale tjenester,
- å skape et Europa med potensiale for langsiktig vekst i digital økonomi og det digitale samfunnet.

Medlemslandene har gitt sin støtte til at den digitale strategien skal fokusere særlig på grenseoverskridende mobilitet som vil gi EU-borgere mulighet til å reise med det digitale innholdet de har kjøpt eller abonnerer på hjemme, samt fjerne hindringer for e-handel (geoblocking) som uberettiget hindrer tilgang til å kjøpe et produkt eller en tjeneste fra et nettsted basert i en annen medlemsstat. Videre vil man redusere kostnadene ved levering av pakker og modernisere mva-reglene for å forenkle grenseoverskridende salg av varer og tjenester. En gjennomgang av grossistmarkedet for internasjonal gjesting for så vidt gjelder maksimalpriser er en forutsetning for de nye «roam like at home»-reglene, som skal tre i kraft i juni 2017. Reform av opphavsretsregler og det audiovisuelle rammeverket er også sentralt. For å gjennomføre målene om økonomisk vekst og økt konkurranseevne i Europa gjennom vekst i det digitale markedet, må en sikre tilgang til bredbånd med høy kapasitet og god kvalitet overalt. Kommisjonen har derfor som en del av den digitale strategien, lagt fram forslag til revidert regelverket for elektronisk kommunikasjon, der målet er å stimulere til investeringer i ny infrastruktur, fremme effektiv konkurranse og forbrukerrettigheter; bedre koordinering av frekvensressursene for å sikre Europas god fremdrift for utrulling av 5G-nettverk.

Etter publiseringen i forrige uke av forslaget om nye opphavsretsregler og nytt rammeverk for elektronisk kommunikasjon, har Kommisjonen lagt fram omtrent to tredeler av de forslagene som ble varslet knyttet til den digitale strategien, mens de gjenstående forslagene som gjelder fri flyt av data, kommunikasjonsvern, interoperabilitet i informasjonssystemer samt endringer i mva-reglene, er ventet mot slutten av året.

Det slovakiske formannskapet har ambisiøse mål for den digitale strategien. Fremdriften vil imidlertid være avhengig av bred støtte fra de øvrige medlemslandene. Selv om landene har blitt enige om de overordnede målene, vil det nok by på utfordringer når man skal bli enige om de mer konkrete og detaljerte regelverkene og initiativene som Kommisjonen har foreslått.

INNHold

[Generell transport](#)

[Veitransport](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Høringer](#)

[Konferanser](#)

Generell transport

Europakommisjonen slipper strategi for lavutslippsmobilitet

Europakommisjonen la 20. juli fram en europeisk strategi for fremme av lavutslippsmobilitet («*A European Strategy for Low-Emission Mobility*»). Strategien lanserer ingen ny politikk på området, men er en melding som oppsummerer Kommisjonens arbeid med ulike initiativer som bidrar til det langsiktige målet om å redusere utslippene fra transportsektoren med 60 prosent fram mot 2050.

Oppsummert handler strategien om:

- Å optimalisere transportsystemet ved mest mulig bruk av digital teknologi, rettferdig og effektiv veipricing, samt oppmuntre til overgang til transportformer med lavere utslipp.
- Å fremskynde at energiformer med lave utslipp tas i bruk i transportsektoren, ved for eksempel øke bruken av avansert biodrivstoff, fornybar elektrisitet, hydrogen og fornybare syntetiske drivstoff og ved å fjerne hindringer for elektrifisering av transportsektoren.
- Å fremme utviklingen og bruken av nullutslippsbiler, samtidig som det gjennomføres tiltak for å fremme ytterligere forbedringer i utslipp fra forbrenningsmotorer for fossilt drivstoff.
- At byer og lokale myndigheters har en sentral rolle i gjennomføringen av denne strategien. Det er viktig å bygge videre på de gode initiativene som finnes for økt bruk av lavutslippskjøretøy, modale skift til sykling og gange, økt bruk av offentlig transport og deleordninger, for eksempel sykkeldeling, bildeling og bilkollektiv for å redusere trengselsproblematikk, lokal forurensning og klimagassutslipp.
- Strategien løfter også fram Europas forpliktelse til å jobbe for å få til globale initiativ for å få kontroll med klimagassutslippene fra internasjonal luftfart og maritim transport.

Som vedlegg til strategien framgår en plan med tiltak og initiativer som følger av strategien.

Strategien for lavutslippsmobilitet ble lagt fram sammen med nye såkalte innsatsfordelingsbeslutningen og et forslag om å inkludere arealbrukssektoren i EUs 2030-rammeverk for klima og energi. Til sammen utgjorde disse dokumentene Kommisjonens store «klimapakke».

Spesielt innsatsfordelingsbeslutningen er av stor viktighet, da denne fastsetter hvor store utslippskutt som må gjøres i de ikke-kvotepliktige sektorene (dvs. sektorene utenfor EUs klimakvotesystem). Transportsektoren er en av disse.

EUs mål om en utslippsreduksjon på minst 40 prosent i 2030 forutsetter at utslippene i ikke-kvotepliktige sektorer reduseres med 30 prosent i 2030 (i forhold til 2005). Innsatsfordelingsbeslutningen omsetter dette til bindende nasjonale utslippsmål for perioden 2021 til 2030 og foreslår et regelverk for fleksibel gjennomføring. Fordelingsnøkkelen følger av Det europeiske råds vedtak i 2014 som besluttet at rike land skulle kutte mest, men med en viss justering mellom de rikeste landene slik at de med høyeste kostnader får sine mål noe nedjustert.

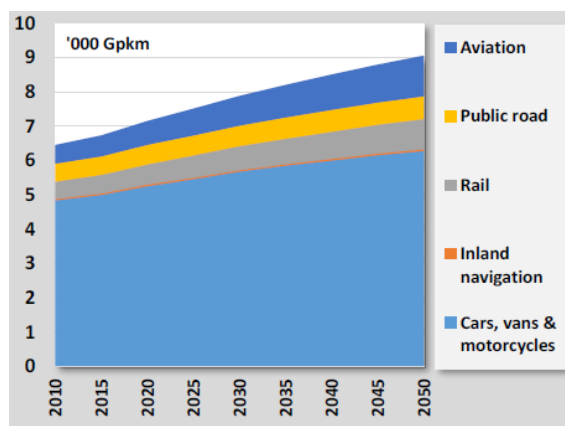
Strategien for lavutslippsmobilitet er tilgjengelig [HER](#). Kommisjonen har også lagt ut pressemeldinger for henholdsvis [transportstrategien](#) og for [klimapakken som helhet](#).

Hvordan kan framtiden fortone seg for Europas transportsektor?

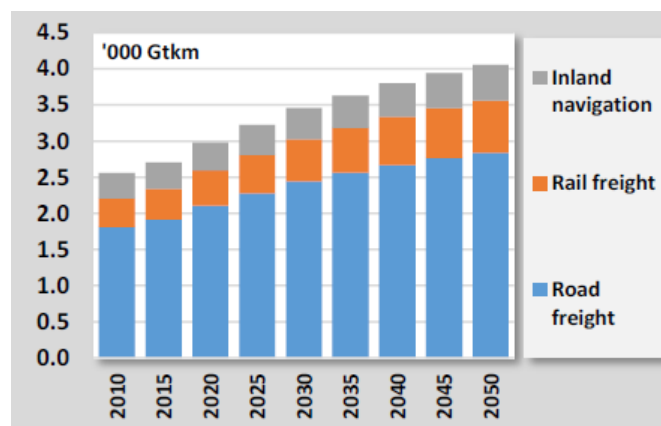
«EU Reference Scenario» har blitt et av Kommisjonens verktøy i arbeidet med å analysere framtidsutsiktene for blant annet transportsektoren. Ved å ta for seg både dagens politiske bilde og utviklingstrekk i markedet, herunder oljepris, teknologisk utvikling og befolkningsvekst, gjøres det beregninger som indikerer utviklingen i transportmarkedet.

Transportsektoren vil se en betydelig vekst, spesielt mellom årene 2010 og 2030. Denne utviklingen vil finne sted innen både passasjer- og godstransport, med høyest vekst for godstransporten. Veksten etter 2030 vil være mer begrenset for begge sektorer, blant annet fordi befolkningsveksten blir lavere samt forskyvning av økonomisk aktivitet mot tjenester.

Av alle transportformer er det luftfart som forventes å vokse mest, med en økning på 125 prosent mellom 2010 og 2050. Også her vil økningen være størst før 2030. Passasjertransport på bane vil øke med 76 prosent mellom 2010 og 2050, noe som innebærer at dens modale andel øker fra rundt 8 til 10 prosent. Økningen tilskrives forbedret infrastruktur gjennom TEN-T-arbeidet og utbygging av høyhastighetstog. TEN-T-nettverket vil også bidra til at godstransporten på bane øker med 84 prosent fram til 2050.



Figur 1: Modal fordeling av passasjertransport



Figur 2: Modal fordeling av godstransport

Når det gjelder transportsektorens energiforbruk, forventer Kommisjonen at dagens utviklingstrekk med stadig mindre korrelasjon mellom energiforbruk og transportaktivitet, øker. Bak dette ligger forbedringer i drivstoffeffektivitet og bruk av mer effektiv teknologi. Til tross for økt transportaktivitet fram mot 2050, vil den totale energibruken i transportsektoren ligge marginalt lavere enn i 2010. Med hensyn til CO₂-utslipp, anslås en reduksjon på 8 prosent mellom 2010 og 2050.

Kommisjonens nettside: [EU Reference Scenario 2016](#)

Veitransport

Rekordstor bot for lastebilkartell

Europakommisjonen kunngjorde 19. juli at lastebilprodusentene Volvo/Renault, Daimler, Iveco og DAF ilegges en bot på nesten tre milliarder euro. Etter lengre tids undersøkelser, innledet i 2011, har Kommisjonen konkludert med at produsentene har samarbeidet om prissetting og innføring av ny miljøteknologi siden 1997.

Produsenten MAN har også tatt del i samarbeidet, men gis immunitet og slipper dermed unna boten, ettersom det var den tyske produsenten som tipset om kartellet i utgangspunktet.

– Det er i alt over 30 millioner lastebiler på europeiske veier, som står for omtrent tre fjerdedeler av innenlands godstransport i Europa og som spiller en sentral rolle for den europeiske økonomien. Det er ikke akseptabelt at MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco og DAF, som har produsert rundt ni av ti mellomstore og store lastebiler i Europa, var del av et kartell i stedet for å konkurrere med hverandre, slår konkurransekommissær Margrethe Vestager fast i pressemeldingen.

Hva angår miljøsidene av saken, kom produsentene i fellesskap fram til hvordan de skulle håndtere stadig strengere utslippskrav på europeisk nivå – fra Euro III til Euro VI. Strategien var ikke å omgå disse kravene, men å koordinere prisene på ny teknologi, med mål om å overføre regningen til forbrukerne.

Vestager la på pressekonferansen ikke skjul på at botens totalsum er dobbelt så høy som den forrige rekordboten. – Dette er det gode grunner til. Spesielt fordi dette kartellet omfatter et veldig stort marked og pågikk i en lang periode, understreket hun.

Svenske Scania har også vært omfattet av Kommisjonens undersøkelser, men har ikke kommet til enighet med Kommisjonen om botens størrelse, og saken går derfor videre – med stadig risiko for en betydelig bot.

Pressemelding, med eksakte tall på hver produsents bot, ligger ute på [Kommisjonens nettsider](#).

Retningslinjer for utslippsanordninger under utarbeidelse

Ifølge Elżbieta Bieńkowska, kommissær for indre marked, industri, entreprenørskap og små- og mellomstore bedrifter, kan man vente seg detaljerte retningslinjer for tolkning av gjeldende EU-lovgivning for anordninger som kan brukes til å manipulere bilers utslipp. Bieńkowska ønsker å rydde misforståelser vedrørende praktiseringen av regelverket av veien og hindre at bilprodusentene og landene dytter skylden over på Brussel i tilfeller av uklarhet.

Manipulasjonsanordninger har vært et hett diskusjonstema i Brussel helt siden Volkswagen-skandalen ble kjent. Slike anordninger er i utgangspunktet ikke tillatt etter EU-lovgivningen, men unntak finnes: Typer som slår av NOx-rensingen når temperaturen faller under et visst punkt, kan brukes når behovet kan rettferdiggjøres med hensyn til beskyttelse av motoren og sikkerhet. Visse bilprodusenter har imidlertid satt den nedre temperaturgrensen unaturlig lavt, noe som har gitt opphav til beskyldninger om bevisst omgåelse av regelverket.

– Innen desember i år vil vi utarbeide veldig, veldig detaljerte retningslinjer for den gjeldende reguleringen, sier Bieńkowska til avisen Politico, og understreker samtidig behovet for europeisk tilsyn med sektoren.

Nytt nettverktøy lar deg estimere drivstoffkostnader og CO₂-utslipp

Europakommisjonen ønsker å gjøre det lettere å vite hva bilturen koster i drivstoff og hvor mye CO₂ som slippes ut. Med verktøyet «Green Driving Tool», kan enhver beregne seg fram til dette på nett.

Tiltaket ble lansert i juli og støtter opp om Kommisjonens strategi for lavutslippsmobilitet, som ble presentert noen dager tidligere.

Verktøyet bruker detaljerte kartdata og kjøretøysimulasjoner i sine beregninger. Med mer kunnskap om kostnadene forbundet med kjøringen og de CO₂-utslippene den medfører, håper Kommisjonen å bidra til å øke bevisstheten rundt konsekvensene av bilkjøring og støtte de som ønsker å ta bevisste valg om bruken av bilen som transportmiddel.

Kommissær for utdanning, kultur, ungdom og idrett, Tibor Navracsics, som er ansvarlig for [Kommisjonens felles forskningssenter \(JRC\)](#), som har utviklet «Green Driving Tool», uttaler i [pressemeldingen](#) at dette er «et utmerket eksempel på hvordan vitenskap kan understøtte politiske mål og gi praktiske verktøy for å takle samfunnsmessige utfordringer og bevisstgjøre borgerne».

Verktøyet er tilgjengelig på følgende adresse: <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

Luftfart

Mot vedtakelse av kontroversiell utslippsavtale?

Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) kommer stadig nærmere en global avtale om utslippsreduksjoner fra luftfartssektoren. Luftfart er ikke omfattet av Paris-avtalen, og man prøver derfor nå å få i stand en markedsbasert mekanisme fra 2021 som skal få ned utslippene også fra denne sektoren. Spørsmålet er hvordan denne avtalen vil bli nærmere utformet.

Europakommisjonen har lenge signalisert at den ønsker at en ambisiøs avtale vedtas på ICAOs generalforsamling i høst. Dette har blant annet kommet til uttrykk i [«Bratislava-erklæringen»](#), hvor EU og øvrige medlemmer av Den europeiske konferanse for sivil luftfart (ECAC), herunder Norge, ytrer et klart ønske om en global markedsbasert mekanisme. Det har blitt foreslått at bruk av mekanismen skal være frivillig inntil 2027 – noe som tilsier at ikke alle har samme ambisjonsnivå som EU-siden.

– EUs posisjon har alltid vært at vi ønsker en obligatorisk ordning fra 2021, men det er andre land som vi må forhandle med, understreket generaldirektør i DG MOVE i Kommisjonen, Henrik Hololei, da han talte til Europaparlamentets miljøkomite (ENVI) 1. september. Det er stor misnøye blant parlamentarikerne med den retningen ICAOs arbeide synes å ta, og mange mener Kommisjonen i for stor grad lar seg kue av mindre ambisiøse krefter. Saken er av stor viktighet for Parlamentet, som i sin tid gikk med på å unnta interkontinentale flyvninger fra EUs klimakvotesystem (EU ETS). Denne unntaksordningen utløper ved utgangen av 2016. Tanken har vært at man i ICAO i mellomtiden skulle klare å enes om en global mekanisme som vil gjøre det mindre kontroversielt å la flyvninger også utenfor EØS omfattes av EU ETS.

Forslag om å gjøre den globale mekanismen frivillig ble skissert i august under et uformelt ICAO-møte. Ifølge dette kan statene bestemme selv om de ønsker å være med i pilotfasen (2021-2023) og i den første fasen (2024-2026). Først i den andre fasen (2027-2035) gjøres systemet i utgangspunktet obligatorisk. Visse utviklingsland og øystater kan selv etter dette tidspunktet fritas.

Også miljøorganisasjonene er sterkt kritiske til hva som så langt har kommet ut av ICAOs arbeide. – Med kun en lav grad av omfattede utslipp, og uten viktige miljøsikringstiltak, så risikerer den globale markedsbaserte mekanismen å bli en global nedtur. Forhandlerne har bare noen uker igjen på å snu

dette rundt og få i stand en troverdig avtale, sier Andrew Murphy i Transport & Environment i [en artikkel](#) på organisasjonens nettsider.

ICAOs generalforsamling finner sted mellom 27. september og 7. oktober i Montréal.

Havn og sjø

Parlamentarikere ønsker shipping inn i klimavotesystemet

Per dags dato faller shipping utenfor EUs klimavotesystem (EU ETS), i likhet med det meste av transportsektoren for øvrig. Dette er det nå krefter i Europaparlamentet som ønsker å endre på. I løpet av behandlingen av miljøkomiteens (ENVI) rapport om ETS-revisjonen, har det blitt fremmet et forslag som så langt har oppnådd støtte på tvers av flere politiske grupper.

«I fraværet av en internasjonal avtale som inkluderer internasjonale maritime utslipp i sine reduksjonsmål gjennom Den internasjonale skipsfartorganisasjonen [IMO], bør sektoren inkluderes i EU ETS», heter det i endringsforslaget som 19 parlamentarikere har stilt seg bak. De går videre inn for opprettelse av et fond, hvor man samler skipsoperatørenes økonomiske bidrag i forbindelse med etterlevelse av deres miljøforpliktelser. En del av disse midlene foreslås øremerket nye miljøinvesteringer i den maritime sektoren.

– Dette handler om å redusere utslipp fra internasjonal shipping, som er den eneste transportsektoren som ikke bidrar til å nå Europas klimamål. Siden IMOs arbeid kan ta mange år, er det vår plikt å sørge for at Europa handler, sa Bas Eickhout (De grønne, Nederland) under diskusjonen i komiteen.

Ifølge en [studie fra Europaparlamentet fra 2015](#), kan shipping komme til å stå for 17 prosent av globale utslipp i 2050 om sektoren forblir uregulert.

Europaparlamentets ETS-rapport kan følges her: [2015/0148\(COD\)](#). Rapporten, med endringsforslag, skal nå stemmes over i miljøkomiteen, som er ansvarlig komite.

Telekommunikasjon

Kommisjonens forslag om nytt rammeverk for elektronisk kommunikasjon i EU

I forbindelse med Jean-Claude Junckers tale om Unionens tilstand 2016 har Kommisjonen lagt fram forslag til nytt rammeverk for elektronisk kommunikasjon. Målet er å styrke det økende behovet for internettilgang med høy kapasitet samt styrke Europas konkurranseevne gjennom å fremme investeringer i høykapasitets bredbånd og gi folk tilgang til offentlige wifi-nett.

Kommisjonen har lagt fram tre strategiske mål for nettilgang som skal nås innen 2025:

1. Alle viktige sosioøkonomiske drivkrefter, blant annet skoler, universiteter, forskningsinstitutter, transportknutepunkter, og tilbydere av offentlige tjenester (sykehus og forvaltning) samt virksomheter som er avhengige av digitale teknologier, bør ha nettilgang som gjør det mulig å laste opp 1 gigabit data per sekund.

2. Alle europeiske husstander, både i sentrale og usentrale strøk, bør ha tilgang til nettforbindelse med nedlastingshastighet på minst 100 megabyte per sekund, som kan oppgraderes til gigabyte per sekund.
3. Alle byområder samt hovedveier og jernbaner bør ha uavbrutt 5G-dekning. Som et midlertidig mål bør 5G være kommersielt tilgjengelig i minst én storby i hver medlemsstat innen 2020.

For å nå målene kreves det omfattende investeringer. Kommisjonen anslår at det kreves 500 milliarder euro i investeringer over de neste ti årene og mesteparten av dette må komme fra det private. Med dagens rammeverk anslår Kommisjonen at man vil mangle 155 milliarder euro. Kommisjonen har derfor foreslått nytt regelverk – [en ny europeisk kodeks for elektronisk kommunikasjon](#) (se også Kommisjonens «[staff working document](#)» samt [vedlegg til kodeksen](#)). Ifølge Kommisjonen vil forslaget som er lagt fram stimulere konkurransen – som er drivkraften bak investeringer – slik at det blir mer attraktivt å investere i høykapasitets infrastrukturer. I tillegg skal det nye rammeverket styrke det indre markedet og forbrukerrettighetene.

Kommisjonen har også lagt fram en handlingsplan for utrulling av 5G-nettverk i hele EU fra 2018. Et annet initiativ er WiFi4EU, der formålet er å hjelpe europeiske lokalsamfunn med å gi gratis wifi-tilgang på offentlige steder til alle innbyggere gjennom en EU-finansiert tilskuddsordning (les mer [HER](#)).

Som en del av lovforslaget foreslår Kommisjonen å styrke de nasjonale tilsynsmyndighetene og [BEREC](#) sin rolle for i større grad å sikre lik og forutsigbar anvendelse av reglene.

Se nærmere omtale av saken i Kommisjonens pressemelding [HER](#).

Nye retningslinjer for nettnøytralitet

Sammenslutningen av europeiske ekomregulatorer (BEREC) publiserte 30. august et sett retningslinjer for hvordan de nye EU-reglene for nettnøytralitet skal forstås. Retningslinjene er myntet på nasjonale myndigheter og skal sikre lik anvendelse av det underliggende regelverket i hele EØS.

Retningslinjene har blitt viet stor oppmerksomhet fra flere hold og gjenstand for omfattende lobbyvirksomhet. Internetttilbydere, innholdsleverandører og forbrukere har alle forsøkt å få innflytelse på den endelige utformingen. Mens tilbyderne har ønsket fleksibilitet og frie tøyler til å kunne tilby spesialiserte tjenester, har forbrukergruppene argumentert for mest mulig lik tilgang for alle til nettet. Den offentlige høringen i tilknytning til retningslinjene tidligere år resulterte i nesten en halv million bidrag, noe som er rekord for denne type høring.

Hovedpunktene i retningslinjene er følgende:

- Konkret og individuell vurdering av tilfeller av «zero rating», hvor nettilbyderne gir ubegrenset og privilegert tilgang til visse tjenester. En slik praksis kan være et brudd på hovedregelen om nettnøytralitet. BEREC foreslår kriterier til hjelp for nasjonale myndigheter ved bedømmelsen av hver enkelt situasjon.
- Med hensyn til styring av trafikk på nettet, sier BEREC at trafikken i utgangspunktet behandles likt når styringen utføres uavhengig av applikasjoner og sluttbrukere. Unntak fra

dette kan aksepteres hvis det er snakk om etterlevelse av andre regler, bevaring av integritet og sikkerhet på nettet, eller tiltak som gjøres for å unngå opphopning av trafikk.

– Dagens retningslinjer gir detaljert veiledning for lik anvendelse av våre regler om nettnøytralitet av nasjonale myndigheter i hele EU. De endrer ikke innholdet i gjeldende regler, som garanterer et åpent internett ved å beskytte retten til enhver europeer til å få tilgang til innhold på nettet, applikasjoner og tjenester, uten urettmessige begrensninger eller diskriminering, uttaler visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip, og kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, i en [felles uttalelse](#).

Retningslinjene er tilgjengelige her: [BEREC Guidelines on the Implementation by National Regulators of European Net Neutrality Rules](#)

Kommisjonens forslag til «fair use»-regler knyttet til internasjonal gjesting

På et noe uvanlig og uventet vis [trakk Kommisjonen sitt forslag](#) til «fair use»-bruk i forbindelse med det nye regelverket for internasjonal gjesting («roaming»). Dette skjedde på instruks fra president Jean-Claude Juncker selv. Presidenten skal angivelig ikke ha vært fornøyd med verken innhold eller måten forslaget ble til på.

Høsten 2015 i EU ble enige om å avskaffe prispåslag ved internasjonal gjesting fra 15. juni 2017 – såkalt «roam like at home» – som en del av vedtakelsen av Telecom Single Market-pakken. Det ble imidlertid også bestemt at Kommisjonen skulle fastsette regler om såkalt «rettferdig bruk» av gjesting. Dette for å unngå misbruk ved for eksempel å benytte et rimelig mobilabonnent fra ett land utenfor dette landet på permanent basis.

I forslaget som ble lagt fram 5. september gikk Kommisjonen inn for at sluttbruker skal kunne gjeste utenlandske nett til nasjonal pris begrenset til 90 dager per år og ikke mer enn 30 dager i sammenheng. Ut over dette skulle mobiloperatørene ha adgang til å gjøre prispåslag etter nærmere maksimalsatser fastsatt av Kommisjonen.

Forslaget ble kjølig mottatt både av bransjen selv som mente at reglene var alt for gunstige for forbrukerne, og av flere parlamentsmedlemmer som mente det motsatte. To dager senere ble forslaget – etter instruks fra president Jean-Claude Juncker selv – trukket uten videre begrunnelse enn at forslaget ikke var godt nok. Noen dager senere i sin «State of the Union»-tale utdypet han imidlertid hvorfor forslaget ble trukket. Han viste til at forslaget ikke var i overensstemmelse med hva som var lovet – nemlig «roam like at home».

Kommisjonen har nå lagt fram [nytt utkast](#) til «rettferdig bruk»-regler. I utkastet forkastes begrensninger på grunnlag av tid eller volum. Sluttbrukere skal kunne bruke SIM-kort fra en tilbyder i den medlemsstaten der de bor eller har tilstrekkelig tilknytning til, på reise i andre medlemsstater på samme måte som hjemme. Pendlere, utenlandsboende som jevnlig besøker hjemlandet og utenlandsstudenter er eksempler på hva som skal kunne anses som stabil tilknytning til hjemlandet. Det legges likevel inn en sikkerhetsmekanisme for å ivareta tilbyderne. Mekanismen går ut på at tilbyder kan sjekke brukermønsteret for å unngå at kunden misbruker «roam like at home»-ordningen. Indikasjon på at misbruk foreligger er for eksempel at trafikken hjemme er ubetydelig i forhold til gjestingstrafikken. Er vilkårene for å si at det foreligger misbruk oppfylt, må tilbydere varsle sluttbruker. Tilbyder har i så fall mulighet til å øke prisen med 0,04 euro per minutt for tale, 0,01 euro per SMS og 0,0085 euro per MB data. Er ikke kunden enig i at det foreligger misbruk, må

tvisten avgjøres av den nasjonal regulatøren. Det er også foreslått en sikkerhetsmekanisme knyttet til eksepsjonelle forhold i hjemmemarkedet. Kan tilbydere dokumentere at «roam like at home»-ordningen vil undergrave den nasjonale prismodellen, kan tilbydere midlertid gjøre påslag i prisen når dette er godkjent av regulatøren.

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc

[Meeting with members of the Committee on Transport and Tourism on low-emission mobility](#), Brussel, 14.09.16

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip

[Speech at the Borderless Cyber Europe 2016 conference](#), Brussel, 08.09.16

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger

[Speech on Brexit & Digital Single Market at informal Competition Council \(July 2016\)](#), Bratislava, 02.08.16

[Speech on EU + Ukraine Digital Single Market at the Digital Conference](#), Kiev, 26.07.16

Kommissær for indre marked, industri, entreprenørskap og små- og mellomstore bedrifter, Elżbieta Bieńkowska

[Emission Measurements in the Automotive Sector \(EMIS\)](#), Strasbourg, 12.09.16

Høringer

Elektroniske bompengesystemer

Høringsperiode: 8. juli til 2. oktober

Kommisjonen ønsker å revidere det gjeldende EU-regelverket for elektroniske bompengesystemer og se på elektronisk veiprising i et bredere perspektiv.

Kommisjonens nettside: [Review of Directive 2004/52/EC and Decision 2009/750/EC on the European Electronic Toll Service](#)

Eurovignettdirektivet

Høringsperiode: 8. juli til 2. oktober

I lys av vedvarende problemer med det gjeldende regelverket, ønsker Kommisjonen å revidere eurovignettdirektivet for å fremme rettferdig og effektiv veiprising.

Kommisjonens nettside: [Review of Directive 1999/62/EC \("Eurovignette"\) as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain roads](#)

Skipsavfallsdirektivet

Høringsperiode: 13. juli til 16. oktober

Høringen tar sikte på å innhente synspunkter på en mulig revisjon av direktiv 2000/59/EF om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (skipsavfallsdirektivet).

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the Revision of the Port Reception Facilities Directive \(2000/59/EC\)](#)

CO₂-standarder for lette kjøretøy

Høringsperiode: 20. juli til 28. oktober

Kommisjonen ønsker å innhente synspunkter på revisjonen av regelverket som setter CO₂-utslippstandarder 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](#)

Konferanser

Europakommisjonen

[Digital Assembly 2016 in Bratislava: Putting the Digital Single Market at the heart of Europe](#), 28-29.09.16

European Transport Safety Council

[European Conference on Work-Related Road Safety](#), Brussel, 19.10.16

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

Transport & Environment

[How can the EU accelerate the market for ultra-low carbon vehicles?](#) Brussel, 12.10.16

European Transport Forum

[Reduction of CO₂ emissions from transport: Where do we stand?](#) Brussel, 27.09.16

Financial Times/ETNO

[FT-ETNO Summit 2016: Reform and Progress: The role of telecoms in a digitising world](#), Brussel, 27.09.16

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no