

# SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 8 | 2016

Brussel, 22. desember 2016



Malta ble medlem av EU i 2004 og er EUs minste medlemsstat med omtrent 423 000 innbyggere. Nå skal landet ha formannskapet i Rådet de neste seks månedene – fra 1. januar til 30. juni skal Malta lede alle møtene i Rådet og sørge for framdrift i Rådets arbeid.

Malta har i forkant av formannskapet lansert sine tre «M-prioriteringer» – det maritime, Middelhavet og migrasjon vil være Maltas fokusområder. For så vidt gjelder transport er det altså maritime saker som vil prioriteres på Maltas agenda. På rådsmøtet 1. desember nådde medlemsstatene enighet om to forslag vedrørende sikkerhet på passasjerskip. Malta har som mål å komme til enighet med Europaparlamentet om et endelig regelverk innen utgangen av formannskapsperioden. Uken 27. februar til 3. mars er det European Shipping Week i Brussel og formannskapet vil arrangere workshops både om digitalisering av maritim transport og om utslipp av drivhusgasser fra sektoren. På luftfartsområdet vil forhandlinger med Europaparlamentet om ny EASA-forordning være viktig. Rådet nådde en foreløpig enighet på møtet i desember som vil danne utgangspunktet for forhandlingene. Når det gjelder landtransport vil Malta prioritere revisjon av direktivet om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøy som benyttes til godstransport eller personbefordring på vei, samt passasjerrettigheter for jernbane.

På ekom-området vil Malta prioritere trilogforhandlinger med Europaparlamentet og Kommisjonen om nye maksimalpriser på grossistnivå for internasjonal gjesting. Dette er et viktig arbeid og nødvendig for at «roam-like-at-home»-ordningen som skal gjelde fra 15. juni neste år, skal fungere. Rådet nådde en foreløpig enighet om dette forslaget på rådsmøtet 2. desember. Enigheten er imidlertid skjør, så Malta har ingen lett jobb foran seg når de nå skal forhandle med Parlamentet og finne en enighet som medlemslandene kan godta. Videre vil arbeidet med European Electronic Communications Code (ECC) fortsette. Dette forslaget ble lagt fram av Kommisjonen i september. Det er imidlertid et omfattende forslag og Malta har ingen ambisjon om å ferdigbehandle dette i Rådet i sin formannskapsperiode. Formannskapet vil derimot legge fram en framdriftsrapport på TTE rådsmøtet for telekom den 9. juni 2017. Det er også et mål å nå politisk enighet blant medlemslandene når det gjelder forslaget om forordning for grensekryssende pakkelevering.

## INNHold

### [Generell transport](#)

### [Veitransport](#)

### [Jernbane](#)

### [Luftfart](#)

### [Havn og sjø](#)

### [Telekommunikasjon](#)

### [Taler](#)

### [Høringer](#)

### [Konferanser](#)

## Generell transport

### Rådsmøte transport 1. desember

Luftfart inntok en sentral plass på agendaen for møtet 1. desember. Hovedpunktet var Kommisjonens forslag til ny forordning om felles sikkerhetsregler for sivil luftfart og opprettelsen av Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) – et forslag som er en sentral del av Kommisjonens luftfartspakke, [\*«An Aviation Strategy for Europe»\*](#) – som ble lagt fram i desember 2015.

Rådet kom til en foreløpig enighet om forslaget til forordning. TRAN-komiteen i Europaparlamentet har allerede fastlagt sin posisjoner og det betyr at trilogforhandlinger mellom de to institusjonene kan starte. Rådet går inn for en risiko- og resultatbasert regulering, noe som er på linje med det Kommisjonen har foreslått. Spesielt er dette av relevans for droner, som er en sektor som står ovenfor kraftig vekst i løpet av de kommende årene. Konkret medfører det foreslåtte regelverket forenkling av godkjenningsprosedyrene for mindre luftfartøy, samtidig som EASAs rolle styrkes. Les Rådets pressemelding [HER](#).

På luftfartsområdet vedtok Rådet også å gi Kommisjonen mandat til å starte forhandlinger med Armenia om en luftfartsavtale. Pressmeldingen er tilgjengelig [HER](#).

Av lovgivningssaker ble videre Kommisjons forslag til forbedring av passasjerskipssikkerheten behandlet. Også her kom Rådet fram til en felles posisjon som danner grunnlaget for forhandlinger med Europaparlamentet. Pressemelding ligger [HER](#).

I tillegg til lovgivningssakene var blant annet følgende temaer satt opp som diskusjonspunkter: luftfartsavtale med Tyrkia, kommende veitransportinitiativer, trafiksikkerhet, EU-typegodkjenning av kjøretøyer og kvinner i transport.

Les mer om møtet i Rådets [egen oppsummering](#).

## Veitransport

### Europakommisjonen legger fram strategi for intelligente transportsystemer (C-ITS)

Kommisjonen presenterte 30. november sin «European Strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS)». Strategien, som ble varslet tidligere i år av transportkommissær Violeta Bulc, har som mål å legge til rette for bred kommersiell utrulling av C-ITS fra og med 2019. Den følger også opp EUs transportministres anbefalinger i Amsterdam-erklæringen fra april i år. Omhandlede systemer forventes å betydelig forbedre trafiksikkerhet, trafikkeffektivitet og kjørekomfort, ved å hjelpe føreren med å treffe de rette beslutningene og tilpasse seg trafiksituasjonen. Trafiksikkerhet framheves spesielt, på bakgrunn av kunnskapen om at menneskelig svikt er den største årsaken til ulykker.

Det potensielle markedet for slike trafikksystemer estimeres å være verdt flere milliarder euro årlig og kunne skape mange nye arbeidsplasser. Om systemene tas i bruk på en interoperabel måte på europeiske veier, vil man oppnå et nytte-kostnadsforhold på 3 til 1 fra 2018 til 2030. Strategien leverer derfor på flere av Kommisjonens politiske prioriteringer, som agendaen for arbeidsplasser, vekst og investering, det digitale indre markedet og energiunionen.

Strategien fokuserer på de tjenestene som allerede kan utrulles på kort sikt, men som gir langsiktige positive bidrag til trafiksikkerhet, bærekraftighet og automatisering. Hovedelementene er:

1. Å unngå et fragmentert indre marked
2. Å definere og støtte felles prioriteringer
3. Å bruke en blanding av kommunikasjonsteknologier
4. Å løse informasjonssikkerhets- og databeskyttelsesutfordringer
5. Å utvikle det rette juridiske rammeverket
6. Å samarbeide på internasjonalt nivå

Konkrete tjenester som man ser for seg at kan tas i bruk først er varslingsystemer for trafikk, veiarbeid, ambulanse, værforhold og fart, både i forbindelse med fartsgrenser og hvilken hastighet man bør holde for å unngå unødig venting på trafikklys («green wave»).

Det understrekes at strategien kun er et første steg på EU-siden og at arbeidet vil intensiveres i løpet av de kommende månedene. Et juridisk rammeverk på EU-nivå vil vedtas i 2018, med sikte på å sikre forutsigbarhet for offentlige og private investorer, EU-finansiering for forsknings- og utviklingsprosjekter, samt internasjonalt samarbeid med andre verdensdeler.

Strategien er tilgjengelig her: [\*A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility\*](#)

Les også Kommisjonens [pressemelding](#).

### **Enighet om tysk system for veiprising**

Tyskland og Europakommisjonen kunne i marginene av transportrådsmøtet 1. desember meddele at de har kommet fram til en enighet om det tyske systemet for veiprising. Partene kan derfor legge en lengre tids konflikt bak seg. Det reviderte systemet skal være fullt i tråd med EU-retten og dermed ikke diskriminerende på bakgrunn av nasjonalitet.

Under presset fra Kommisjonen har den tyske regjeringen gått med på å gjøre visse endringer i systemet, som opprinnelig var planlagt å tre i kraft i år. Blant annet er prisen for korttidsvignetter, som utenlandske bilister typisk vil måtte kjøpe, senket betraktelig. Det vil nå være fem ulike priskategorier, som klassifiserer bilene etter hvor miljøvennlige de er. Den billigste og dyreste tidagersvignetten vil koste henholdsvis 2,50 og 20 euro. I utgangspunktet hadde regjeringen satt 5 euro som minstepris.

Når det gjelder langtidsvignettene, har tyskerne måttet gi avkall på planene om å gi tyske bilister rett til å få redusert kjøretøysavgiften ved kjøp av obligatorisk vignett. Kommisjonen har hele tiden hevdet at dette vil diskriminere utlendinger, som ikke vil få denne fradragsmuligheten. Imidlertid vil avgiften senkes for tyskere som har lavutslippsbiler. Det siste punktet har medført kritiske bemerkninger fra både Østerrikes transportminister og formann i Europaparlamentets TRAN-komite, Michael Cramer, som begge mener at ordningen har elementer av diskriminering av utlendinger i seg.

Til tross for forsoningen mellom Tyskland og Kommisjonen, ønsker ikke Kommisjonen å endelig avslutte den pågående traktatbruddsproseduren mot landet før lovgivningen er endret. Dette vil legge et stadig press på tyskerne.

Mer informasjon om saken finnes i Kommisjonens [pressemelding](#).

### **Bilutslipp: Traktatbruddsprosedyre mot sju medlemsland**

Det ble 8. desember kunngjort at Kommisjonen iverksetter traktatbruddsprosedyre mot landene Tsjekkia, Tyskland, Hellas, Litauen, Luxembourg, Spania og Storbritannia grunnet manglende etterlevelse av EU-regelverket om typegodkjenning av biler.

Ifølge Kommisjonen har de nevnte landene enten unnlatt å utarbeide sanksjonssystemer for håndtering av bilprodusenter som begår brudd på utslippsregelverket eller latt være å illegge sanksjoner i tilfeller hvor regelverket har blitt brutt. EU-reglene pålegger landene å ha effektive, forholdsmessige og avskrekkende sanksjonssystemer som aktiveres om eksempelvis bilprodusentene benytter seg av ulovlige manipulasjonsanordninger ved testing av utslipp.

Det var kommissær for indre marked, industri, entreprenørskap og små- og mellomstore bedrifter, Elżbieta Bieńkowska, som kunngjorde nyhetene. – *Overholdelse av lovverket er først og fremst en plikt for bilprodusentene. Men nasjonale myndigheter i EU må sikre at bilprodusentene faktisk handler i tråd med loven.*

Traktatbruddsproseduren innebærer i første omgang at landene mottar et formelt åpningsbrev («letter of formal notice»), som de så gis to måneder til å svare på. Kommisjonen kan så velge å ta saken videre eller ikke, på bakgrunn av denne innledende korrespondansen.

Kommisjonens pressemelding ligger [HER](#).

### **Effektive EU-regler for håndtering av trafikkforseelser begått i utlandet**

Europakommisjonen konkluderer i en rapport med at EU-regelverket om forfølgelse av trafikkforseelser begått i utlandet har virket etter sin hensikt. Rapporten viser at antallet saker som politimyndighetene har tatt videre har blitt firedoblet mellom 2013 og 2015, som har vært implementeringsperioden av det aktuelle regelverket.

«Direktivet om fremme av grenseoverskridende utveksling av opplysninger om trafikk sikkerhetsrelaterte veitrafikkovertrедelser» (som også er EØS-relevant) muliggjør, ved hjelp av et elektronisk informasjonssystem, identifisering av personer som begår trafikkforseelser i et annet EØS-land. Kommisjonens evaluering viser at systemet legger til rette for en effektivt og sikker grensekryssende utveksling av kjøretøysinformasjon, samtidig som det ikke medfører uforholdsmessige administrativt merarbeid.

Til tross for økende bruk av systemet, ble omtrent halvparten av forseelsene begått i 2015 ikke forfulgt. Kommisjonen understreker derfor at det stadig er et stort potensiale for enda mer effektiv bruk.

Rapporten er tilgjengelig [HER](#).

## Jernbane

### Vedtakelse av markedsdelen av Jernbanepakke IV

Europaparlamentet i plenum vedtok 14. desember den endelige ordlyden i markedsdelen av Jernbanepakke IV. Kommisjonen la sitt forslag fram allerede i februar 2013, men først nå etter nesten fire år er alle forslagene i pakken vedtatt. Rådet traff sin [formelle beslutning](#) 17. oktober i år. Markedsdelen av jernbanepakken vil tre i kraft når tekstene er publisert i Den europeiske unions tidende – muligens innen utgangen av året.

Markedsdelen av jernbanepakken stiller blant annet krav til medlemsstatene om å åpne det innenlandske markedet for passasjertrafikk på jernbane innen desember 2020, samt at anbudskonkurranse må innføres – det åpnes for noen unntak – ved tildeling av kontrakter innen desember 2023. I tillegg styrkes uavhengigheten mellom forvalter av jernbaneinfrastruktur og tjenestetilbyder.

Se Europaparlamentets pressemelding [HER](#).

## Luftfart

### EU-domstolen: Sveits omfattes av klimakvotesystemet

Sveits er ikke å regne som et tredjeland i forbindelse med EUs klimakvotesystem (ETS), ifølge EU-domstolen. Dette ble slått fast 21. desember i en prejudisiell avgjørelse i en sak mellom Swiss International Air Lines og det britiske energi- og klimadepartementet. Dette innebærer at også flygninger mellom EØS-området og Sveits må være dekket av de nødvendige kvotene.

Saken har sin bakgrunn i EUs beslutning fra 2013 om å suspendere kvotesystemets anvendelse på flygninger til og fra utenfor EØS. Tanken var i utgangspunktet at også disse skulle være omfattet, men etter politisk press fra både luftfartsindustrien og blant andre Kina, Russland og USA ble det bestemt at flygningene skulle holdes utenfor i påvente av fremdrift arbeidet som foregår på globalt nivå innen Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO).

Swiss International Air Lines hevdet at beslutningen fra 2013 medførte at også Sveits havnet utenfor gjeldende virkeområde for kvotesystemet. Argumentet ble avvist av EU-domstolen, som avgjorde at sveitsiske flygninger ikke kommer i samme kategori som flygninger til og fra land utenfor EØS.

Les domstolens avgjørelse [HER](#).

## Havn og sjø

### Europaparlamentet godkjenner havneforordningen

Havneforordningen ble 14. desember ferdigbehandlet fra Europaparlamentets side. Med 546 stemmer for, var det klart at et flertall av Parlamentets medlemmer stiller seg bak forordningen.

– Etter 15 år med diskusjoner om europeisk havnepolitikk, har vi endelig funnet en løsning: Eksisterende havneforvaltningsmodeller kan beholdes og for første gang legges det vekt på gode arbeidsforhold, som er en viktig del av havners konkurranseevne og ufravikelige for oss, uttaler Parlamentets rapportør for forordningen, Knut Fleckenstein (S&D, Tyskland).

Forordningen gir et rammeverk for levering av havnetjenester og gir felles regler for finansiell transparens og fastsettelse av avgifter for tjenester og infrastrukturbruk. Det har vært viktig for Parlamentet å avklare forordningen i forhold til statsstøtteregelverket og samtidig anspore til havneinvesteringer. Et annet punkt av stor betydning for Parlamentet har vært å ikke påtvinge havnene én konkret forvaltningsmodell, tatt i betraktning det eksisterende mangfoldet i måten europeiske havner organiseres på. På dette punktet har Parlamentet ikke ønsket å gå fullt inn for den modellen som Kommisjonen i utgangspunktet foreslo.

Forordningen må nå også godkjennes av Rådet før den er endelig vedtatt.

Parlamentets pressemelding: [EU ports: MEPs back rules on clear user fees and public funding](#)

## Telekommunikasjon

### Endringer i Kommisjonen

I oktober ble det klart at visepresident Kristalina Georgieva fra Bulgaria [trekker seg](#) fra jobben i Kommisjonen som ansvarlig for budsjett og menneskelig ressurser fra 1. januar 2017. Samtidig ble kommisær Oettinger – ansvarlig for digital økonomi og samfunn – utpekt som hennes etterfølger.

Hvem som skulle overta Günther Oettingers portefølje har til nå vært uklart. Den 21. desember annonserte imidlertid president Jean-Claude Juncker at visepresident Andrus Ansip midlertidig vil overta ansvaret for digital økonomi og samfunn. Ansip er visepresidenten med ansvaret for det digitale indre markedet og således også det overordnede og koordinerende ansvaret også for Oettinges nåværende portefølje.

### Klart for trilogforhandlinger om grossistpriser for internasjonal gjesting

Et hovedanliggende på rådsmøtet for telekommunikasjon 2. desember var å komme fram til en felles posisjon om forslaget til forordning om grossistpriser for internasjonal gjesting («roaming»). Det er en forutsetning for de nye «roam like at home»-reglene, som skal tre i kraft i juni 2017, at man kommer i mål med prisreguleringen på grossistnivå.

Enigheten i Rådet innebærer en gradvis nedsettelse av prisene, med en maksimalpris som starter på 0,01 euro per megabyte i midten av 2017 og som deretter reduseres til 0,005 euro per megabyte i midten av 2021. For anrop vil det maksimale tillegget være 0,0353 euro per minutt og for SMS 0,01 euro per melding. Den foreløpige enigheten omfatter en ny mekanisme som skal sikre at ordningen er bæredyktig under ekstraordinære forhold – hvis operatøren ikke får dekket sine omkostninger, kan den søke den nasjonale tilsynsmyndigheten om tillatelse til å kreve et tillegg ut over maksimalprisen. Den samlede grossistprisen for data kan likevel ikke overstige 0,0085 euro per megabyte.

Flere medlemsstater pekte på at man hadde nådd en skjør balanse, og at denne ikke måtte fravikes i forhandlingene med Europaparlamentet. Et relativt stort mindretall – Østerrike, Belgia, Danmark, Estland, Finland, Irland, Latvia, Litauen, Nederland, Polen, Romania, Slovenia and Sverige – ønsker lavere maksimalpriser, men godkjente likevel den foreløpige enigheten fordi det er viktig å få en ordning på plass før sommeren 2017. Disse landene anser den foreløpige holdningen bare som et utgangspunkt for forhandlingene med Parlamentet og har åpenbart forventninger om at det i enigheten man når med Parlamentet, vil ligge en ytterligere reduksjon i maksimale grossistpriser.

Rådets foreløpige holdning er utgangspunktet for trilogforhandlinger med Europaparlamentet der første innledende møte allerede er avholdt.

Les mer i Rådets [pressemelding](#).

### **Roaming: Kommisjonen har vedtatt regler om «fair use policy»**

Når «roam-like-at-home» innføres neste år, vil sluttbrukere betale innenlands priser uavhengig av hvor de befinner seg innenfor EU. For å hindre misbruk, f.eks. bruk av et rimelig mobilabonnent fra et land på permanent basis i et annet land, vedtok Kommisjonen 15. desember [regler](#) om hva som er rimelig bruk og etablerte sikkerhetsmekanismer som innebærer at tilbyderne kan øke prisene ved misbruk. Vedtaket i Kommisjonen ble truffet etter at medlemsstatene den 12. desember hadde stemt over forslaget. I tilfeller hvor mobiloperatørene har mistanker om misbruk, må de observere bruk i fire måneder før det kan avgjøres om det foreligger misbruk og eventuelle tiltak kan settes i gang.

Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip, og kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, la ut en [felles pressemelding](#) i anledning saken. Kommisjonen har også laget en [oppsummering](#) av hvordan ordningen skal fungere.

### **Øvrige punkter på rådsmøtet for telekommunikasjon 2. desember**

På rådsmøtet 2. desember ble Kommisjonens forslag om fremme av internettkonnektivitet i lokalsamfunn («WiFi4EU») behandlet. Forslaget tar sikte på å bidra til gratis internett i rådhus, parker og andre offentlige steder. Landene nådde her en delvis enighet. Enigheten er delvis fordi forslaget har budsjettmessige konsekvenser som ikke ble behandlet på rådsmøtet for telekommunikasjon. Les også Rådets [pressemelding](#).

Det ble også gitt en fremdriftsrapport om behandlingen av forslaget om grenseoverskridende pakkeleveringstjenester. Målet med forslaget er å øke transparensen når det gjelder priser for på den måten oppnå reduserte prisforskjeller som ikke kan forsvares. Medlemslandene støttet målene i forslaget, men pekte på en rekke bekymringer for så vidt gjelder de regulatoriske og finansielle byrdene forslaget innebærer.

På det samme møtet ble det i tillegg holdt en debatt om forslagene som er lagt fram i forbindelse med den pågående revisjonen av ekomregelverket. Landene uttrykte seg positive til målene for konnektivitet og ble enige om å jobbe sammen for å nå dem, inkludert målet om 5G-dekning. Samtidig ble det understreket at de ikke ønsker for mye sentralisering av kompetansen på ekomområdet, men heller koordinering gjennom samarbeid. Til dette repliserte kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger, noe retorisk: – *Vi vil ha mer koordinering, ikke*



*sentralisering eller harmonisering. Er dere fornøyde med overgangen fra 3G til 4G, som tok 10 år?* Oettinger ga uttrykk for at koordineringstilnærmingen man har hatt så langt ikke har vært særlig overbevisende og oppfordret landene til å tenke nytt.

Neste rådsmøte for telekommunikasjon er planlagt til 9. juni 2017.

### **Rådet og Europaparlamentet enes om bruken av 700 MHz-båndet**

En uformell enighet om koordineringen av bruken 700 MHz-båndet kom i stand mellom Rådet og Europaparlamentets forhandlere 14. desember. Enigheten må formaliseres gjennom vedtak i Rådet og Europaparlamentet, før man er i mål med en viktig del av EUs digitale markedsstrategi.

Enigheten mellom Rådet og Parlamentet innebærer at EU/EØS-landene må sette av 700 MHz-båndet til mobile bredbåndstjenester innen 30. juni 2020. Om dette viser seg å ikke være mulig, vil det kunne gis en ekstrasfrist på to år. Landene må dessuten vedta og offentliggjøre sine nasjonale planer for frigjøringen av båndet innen 30. juni 2018 og inngå nødvendige koordineringsavtaler på tvers av landegrensene.

Ifølge Europakommisjonen vil det i 2020 være nesten åtte ganger så mye internettrafikk som i dag. Dette vil stille store krav til Europas nettverkskapasitet. Koordinering av 700 MHz-båndet blir sett på som en viktig brikke i arbeidet med optimalisering av bruken av nettverket, grunnet båndets egnede egenskaper for mobile bredbåndstjenester.

Saken har også vært prioritert fra Rådets slovakiske formannskap, som har ønsket ferdigbehandling innen utgangen av året. – *Spektrum er en verdifull ressurs som må brukes klokt og strategisk. Å frigjøre 700 MHz-båndet for mobile bredbåndstjenester er en vann-vinn-situasjon for den digitale industrien og den audiovisuelle sektoren, samt alle forbrukere. Det gir langsiktig regulatorisk sikkerhet og er essensielt for opptaket av 5G*, uttaler den slovakiske samferdselsministeren Ārpád Ērsek i Rådets [pressemelding](#).

## **Taler**

### **Visepresident for det digitale indre markedet, Andrus Ansip**

[Speech at CEEP/Eurochambres conference \*Creating an inclusive digital ecosystem\*](#), Brussel, 14.12.16

[Speech at the High-level event on Digitalisation for Development](#), Brussel, 01.12.16

[Speech on the launch of the Digital Skills and Jobs Coalition](#), Brussel, 01.12.16

[Speech at European Centre For International Political Economy \(ECIPE\) seminar on the free flow of data](#), Brussel, 30.11.16

### **Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger**

[Speech at 4th Annual Transatlantic Digital Economy Conference: \*Building a European Data Driven Economy: A Transatlantic Perspective\*](#), Brussel, 08.12.16

[Speech at the European Innovation Summit on Active and Healthy Ageing \*#AgeingSummit\*](#), Brussel, 7.12.16

[Press freedom in a Digital World: the Value of Copyright at ENPA event](#), Brussel, 29.11.16



## Høringer

### Maritim transportsikkerhet og –effektivitet

Høringsperiode: 7. oktober til 8. januar 2017

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

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

### Midtveisgjennomgang av CEF

Høringsperiode: 28. november til 27. februar 2017

Kommisjonen ønsker synspunkter og forslag når de nå skal ha en midtveisgjennomgang av CEF-ordningen for å evaluere om man når de målene som er hensikten med ordningen.

Kommisjonens nettside: [Mid-term evaluation of the Connecting Europe Facility \(CEF\)](#)

### Markedsadgang for busstjenester

Høringsperiode: 14. desember til 15. mars 2017

Kommisjonen vil gi interessenter mulighet til å gi sin mening om gjeldende regelverk for det indre markedet for passasjertransport på vei og spesielt hvordan det fungerer med tanke på buss.

Kommisjonens nettside: [Public consultation on the review of Regulation \(EC\) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services](#)

### Rene og energieffektive kjøretøy

Høringsperiode: 19. desember til 24. mars 2017

Høringen er et ledd i Kommisjonens arbeid med en mulig revisjon av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport.

Kommisjonens nettside: [Revision of the Clean Vehicles Directive](#)

## Konferanser

**Ecolo, Groen and De grønne i Europaparlamentet**

[\*What future for European airports?\*](#) Brussel, 24.01.17

**Transport & Environment**

[\*Effort Sharing Regulation in numbers – low-carbon opportunities in non-ETS sectors\*](#), Brussel, 25.01.17

**Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)**

[\*European Railway Award 10th Anniversary\*](#), Brussel, 07.02.17

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd  
[camilla.ongre@mfa.no](mailto:camilla.ongre@mfa.no)

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver  
[oyvind.rinbo@mfa.no](mailto:oyvind.rinbo@mfa.no)