



# April/maj



## MÅNEDSRAPPORT EU

Rapport fra NLA om udvikling i EU af betydning for landtransport.

12. maj 2014

# Agenda

---

---

2014

15. maj	Debat mellem de politiske gruppers formandskandidater i Bruxelles
22.-25. maj	Valg til Europa-Parlamentet i alle 28 medlemsstater
27. maj	Møde ml. lederne af de politiske grupper i Parlamentet
27. maj	Uformelt møde i Det Europæiske Råde
5.-6. juni	Transportministermøde i Rådet for den Europæiske Union
26.-27. juni	Møde i Det Europæiske Råd
1.-4. juli	Plenarsamling i Strasbourg
7.-24. juli	Første møder i udvalgene i Parlamentet
14.-17. juli	Plenarsamling i Strasbourg
14.-17. juli	Parlamentet vælger/godkender ny Kommissionsformand

# Oversigt

April/maj

## Græsk formandskab

Grækenland var d.8. maj 2014 vært for et uformelt rådsmøde mellem transportministrene. På mødet diskuterede ministrene cabotage med udgangspunkt i bla. den seneste meddelelse fra Kommissionen. Den franske minister sørgede også for, at konklusionerne fra konferencen vedr. cabotage i Paris d. 16. april blev fremhævet. På dagsordenen var også vejsikkerhed og udviklingen af smart infrastruktur. Der var desuden en frokost arrangeret af ITF, den internationale fagforening for transport, om harmonisering af social politikker på området fra vejtransport i EU. Om aftenen var IRU vært for en middag, hvor ”Vægt og Dimensioner” blev diskuteret. Transportministrene mødes næste gang i Rådet for den Europæiske Union i Luxembourg d. 5.-6. juni.

## DG MOVE - SCOREBOARD

Portugisiske João Aguiar Machado overtog d. 1. maj 2014 positionen som generaldirektør for Mobilitet og Transport. Machado erstatter tyske Matthias Ruete som er blevet udnævnt til ny genereldirektør for Generaldirektoratet for Indre Anliggender. Machado kommer fra general direktoratet for handel.

Kommissionen har offentliggjort sit første ”Transport Scoreboard” som rangerer medlemsstaterne i forhold til en række kategorier som vedrører transport. Øverst ligger Holland og Tyskland, mens Sverige er placeret som nummer 3 og Danmark og Finland placerer sig som henholdsvis 5 og 6. I bunden af listen ligger Polen, Bulgarien og Estland placeret. Danmark bliver fremhævet for at score i toppen i forhold til lav miljøbelastning i vejtransporten og er blandt de bedste lande i forhold til sikkerhed på vejene. Sammen med Holland er Danmark det eneste land som ikke ligger i bunden i nogen af kategorierne. Jernbanemarkedet i Finland bliver beskrevet som lukket, mens Finland modtager ros for sin transport infrastruktur. Sverige roses særligt for at være den medlemsstat med det laveste antal trafikdræbte per. En million indbyggere. Specifikt for vejtransport scorerer Danmark blandt de bedste i forhold til at skabe et ”single market”, miljøhensyn og vejsikkerhed, mens Sverige scorerer blandt de bedste med hensyn til ”single market” og vejsikkerhed og Finland scorerer blandt de bedste i ”single market” og traktatkrænkelsessager. Ingen af de nordiske lande er placeret blandt de dårligste lande i nogen af kategorierne inden for vejtransport. De mere specifikke tal for ”Transport Scoreboard” kan ses [her](#).

## Valg til Europaparlamentet

Europa-Parlamentet har efter sin plenarsamling i Strasbourg 14.-17. april indstillet sit arbejde frem mod valget d. 22.-25. maj. Det ser ud til at blive dødt løb mellem de to største grupper i Parlamentet ved valget. De seneste større målinger fra [Cicero Group \(8/5\)](#), [Der Föderalist \(7/5\)](#), [Pollwatch2014 \(7/5\)](#), og [Scenari Politici \(5/5\)](#) viser henholdsvis to målinger hvor EPP står til at blive den største gruppe i Parlamentet, en måling hvor S&D står til at blive størst, og en måling hvor EPP og S&D står til at blive lige store. (resultaterne af de enkelte meningsmålinger kan ses ved at klikke på navnet). Det er interessant hvilken gruppe som bliver størst, da dette kan have direkte indflydelse på fordelingen af toposterne i EU.

PollWatch2014 har i sin måling specifikke tal fra alle medlemslande. Den seneste måling er offentliggjort d. 7. maj. Ifølge denne forudsigtelse vil EPP blive størst med 216 mandater ud af 751 mens S&D vil blive næststørst med 205 mandater. Tallene for de nordiske lande viser i Danmark følgende mandatfordeling: Dansk Folkeparti 4 (25,4 %), Venstre 4 (23,5 %), Socialdemokraterne 3 (21,7 %), Folkebevægelsen mod EU 1 (10,1 %), Det Radikale Venstre 1 (6,2 %). I Sverige følgende mandatfordeling: Socialdemokratiska arbetarpartiet 7 (31,2 %), Moderata Samlingspartiet 5 (21,7 %), Miljöpartiet 3 (16,1 %), Folkpartiet liberalerna 2 (8,1 %), Vänsterpartiet 1 (5,8 %),

Sverigedemokraterna 1 (4,1 %). I Finland følgende mandatfordeling: Suomen Keskusta 3 (21 %), Kansallinen Kokoomus 3 (20,2 %), Perussuomalaiset 3 (17,6 %), Suomen Sosialidemokraattinen Puolue 2 (15,8 %), Vasemmistoliitto 1 (8,8 %), Vihreä liitto 1 (8,2 %).

Den London-baserede tænketank OpenEurope har desuden foretaget en undersøgelse som viser at anti-EU partier eller protestpartier på tværs af EU vil få 31 % af stemmerne ved parlamentsvalget, hvilket vil udgøre 218 mandater. Dette vil være en fremgang fra 25 % fra 2009 og resultere i 54 ekstra mandater.

### **Vejafgifter**

Kommissionen offentliggjorde d. 14. april 2014 sin statusrapport vedr. vejtransportmarkedet i unionen. I rapporten berører Kommissionen også vejafgifter. Kommissionen understreger, at Eurovignette direktivet 2011/76/EU giver medlemsstaterne mulighed for at indføre løsninger, hvor det er dem, som forurener, der betaler ved at inkludere f.eks. påvirkninger på luftkvalitet og støj i prisen for brug af vejen. Ingen lande har dog endnu indført systemer, som omfatter disse eksternaliteter. Kommissionens oversigt over de forskellige landes systemer kan ses [her](#). Kommissionens kommende arbejde vil fokusere på et øget brug af vejafgifter. Kommissionen fokuserer særligt på implementeringen af EETS ”European Electronic Toll Service”. Hensigten er, at forskellige nationale systemer skal blive mere integreret, så det for brugeren ligner et fælles system. Fokus er i øjeblikket på et regionalt niveau som et skridt i retning mod en dækning af hele EU.

Den nye franske superminister for transport, bæredygtighed og energi Segolene Royal udtalte i Le Figaro d. 16. april, at hun vil se på mulighederne for at kræve betaling af ikke-franske lastbiler for brug af franske veje. Hun finder det urimeligt, at franske lastbiler betaler dieselaftgift, mens udenlandske lastbiler kan køre rundt ”gratis” med tanke fyldt i udlandet. Hun forestiller sig flere muligheder for at sikre, at udenlandske lastbiler tvinges til at bruge de franske betalingsveje fremfor de gratis landeveje.

### **Køre- og hviletid**

I Kommissionens meddelelse fra april måned om det indre marked for vejtransport diskuterer Kommissionen også reglerne for køre- og hviletid. Kommissionen understreger behovet for at reglerne respekteres og kontrolleres bedre. Der peges på den indsats, der gøres omkring vejledende noter og forskellige projekter, som f.eks. TRACE om fælles uddannelsesmanual for kontrol personale. Kommissionen undlader dog ikke at gøre opmærksom på, at særligt de vejledende noter kun er vejledende og medlemsstaterne kan ikke pålægges at følge dem. Ligeledes er det en langsom proces, hvor det kan tage mere end et par år at få enighed om en note.

Kommissionen noterer dog også, at der er fremskridt i overholdelsen af reglerne og at en revision af reglerne for køre- og hviletid er ikke den vigtigste prioritet for industrien. Dog understreger Kommissionen, at der kan stadig gøres en del for en bedre kontrol og håndhævelse.

### **Social Strategi (IKKE TIL OFFENTLIGGØRELSE)**

Som besluttet på møde i IRUs CLTM udvalg i februar, 2014, er en arbejdsgruppe i færd med at se på rammerne for og elementerne i en evt social strategi for IRU. Ønsket kommer fra problemet med f.eks. cabotage, men også på andre områder volder samspillet mellem reglerne for vejtransport, reglerne for sociale forhold generelt i EU og den praktiske virkelighed problemer og udfordringer, for ikke at tale om ulige konkurrence forhold. Arbejdsgruppen skal forsøge at udrede trådene og komme op med et udspil, som IRU kan drøfte og arbejde videre med. I første omgang er arbejdsgruppens arbejde fokuseret på at skabe overblik over relevante regler og hvorledes de påvirker vejtransport.

### **Socialt ansvar**

Europa-Parlamentet vedtog på sin plenarsamling 15. april 2014. direktiv om ” Offentliggørelse af ikke-finansielle oplysninger og oplysninger om diversitet for visse store selskaber og grupper” med stemmerne 599 for og 55 imod. De nye regler gælder kun for nogle store virksomheder med mere end 500 ansatte. De virksomheder som direktivet berører, vil blive forpligtet til at oplyse om politikker,

risici og resultater for så vidt angår miljø-, sociale- og medarbejderrelaterede spørgsmål. Desuden også spørgsmål omkring selskabets respekt for menneskerettigheder, anti-korruption og spørgsmål vedr. korruption og bestyrelsens sammensætning skal selskaberne svare på. I særdeleshed vil store virksomheder, hvor offentligheden har en særlig interesse blive forpligtet til at offentliggøre visse ikke-finansielle oplysninger i deres ledelsesberetning. Dette omfatter børsnoterede selskaber samt nogle unoterede virksomheder, såsom banker, forsikringselskaber og andre selskaber, som udpeges af medlemsstaterne på baggrund af deres aktiviteter, størrelse og/eller antal ansatte. Det anslås at ca. 6000 store virksomheder og koncerner i hele EU vil blive omfattet af direktivet. Direktivet giver mulighed for videre arbejde i Kommissionen til at udarbejde retningslinjer for at sikre udbredelsen af, at virksomheder offentliggør disse ikke-finansielle oplysninger.

### **Postkasseselskaber – adgang til erhvervet**

Kommissionen lægger i sin ”state of the union” rapport fra april 2014 for vejtransport op til, at der skal arbejdes videre med en afbalanceret udvikling af reglerne for adgang til erhvervet. Det gælder også for regler for adgang til markedet. En sådan reformen vil bringe klarhed over de juridiske bestemmelser, som medlemsstaterne og industrien forstår og anvender forskelligt. Klarere regler ville give grundlag for en forbedret kultur for overholdelse og begrænse mulighederne for bedrageri (både på det skattemæssige og det sociale område), siger Kommissionen. Det er også vigtigt for Kommissionen, at idet cabotage restriktioner fortsat vil være gældende, er det vigtigt at reglerne for adgang til erhvervet reelt tillader virksomheder fra et EU land at etablere sig i andre EU lande. Dog vil Kommissionen ikke acceptere postkasseselskaber, der betragtes som en omgåelse af reglerne.

På Europa-Parlamentets sidste plenarsamling d. 17. april blev der netop diskuteret postkasseselskaber i transportsektoren på anmodning fra Parlamentets Transportudvalg. Overordnet set var der blandt de politiske grupper i Parlamentet enighed om, at håndhævelsen af reglerne for adgang til erhvervet ikke har været god nok. Det blev understreget, at snyd skal bekæmpes, og postkasseselskaber skal forfølges i samarbejde mellem de nationale myndigheder og Kommissionen. Parlamentarikerne understregede også, at det er vigtigt at virksomheder, der reelt overholder reglerne, ikke straffes. Det kræver klare regler. Kommissionen svarede, at man mener at der skal sikres bedre overholdelse af de gældende regler. Kommissionen vil stille større krav til afrapportering fra medlemsstaterne og har i øjeblikket en række sager mod medlemsstaterne for manglende overholdelse af den gældende lovgivning.

### **Forfølgelse over grænserne**

Domstolen har truffet afgørelse om, at Rådet og Parlamentets beslutning om at vedtage dette direktiv om grænseoverskridende forfølgelse af visse trafikforseelser på grundlag af Traktatens transportartikler, var ikke lovlig. Domstolen annullerer derfor direktivet, men da direktivet tjener et højere formål – færdselssikkerhed – vil direktivet være gældende indtil det er erstattet af et nyt direktiv baseret på det korrekte grundlag. Det kan lyde vældig juridisk og teknisk, men baggrunden er spørgsmålet om hvorvidt der er tale om politimæssigt samarbejde eller om det er transportpolitik. Rådet og Parlamentet blev enige om, at det var politimæssigt samarbejde, hvilket blandt andet betyder, at Danmark dermed står udenfor. Er det transportpolitik har Danmark ikke mulighed for at stå udenfor. Det samme gælder for UK og Irland, der ligeledes har en særordning på politimæssigt samarbejde.

Direktivet handler i al sin korthed om bedre samarbejde for at forfølge bilister, der kører uden sele, overfor rødt, med for høj promille eller for hurtigt. Finder overtrædelsen sted i et andet EU-land, end der hvor bilisten og køretøjet hører hjemme, skal bilisten kunne forfølges gennem et tættere samarbejde mellem myndighederne. Dette gælder også – men ikke kun – for lastbilchauffører, der måtte overtræde de nævnte regler.

### **Cabotage**

Kommissionen understreger i sin ”state of the union” rapport for vejtransport fra april 2014, at forordningerne 1071/2009 og 1072/2009 har haft til formål at give virksomheder fair adgang til markedet for international godskørsel, herunder ved at sikre bedre og yderligere instrumenter til håndhævelse. Kommissionen mener, at en korrekt håndhævelse af disse forordninger er essentiel for at

sikre, at de virksomheder, der er aktive på markedet for godskørsel er pålidelige og konkurrerer på lige fod med hinanden. Kommissionen erkender, at der er problemer med håndhævelsen og understreger særligt cabotagekørsel som et område, hvor håndhævelsen stadig er problematisk.

På konferencen i Paris d. 16. april vedr. cabotage understregede Oliver Onidi fra DG MOVE i sin tale, at han mener, at det er klart, hvor løsningerne ligger. Det kræver bedre og mere kontrol. Onidi erkendte behovet for at bedre præcisere de gældende regler. Medlemsstaterne kan ikke det hel selv og der kan derfor være behov for initiativ på EU-niveau. Onidi talte videre om, at det er vigtigt at sanktioner virker effektivt og afskrækkende og, at der skal være ansvar i hele kæden. Samtidigt gav Onidi dog også en lang række eksempler hvor medlemslandene svigter og ikke vedtager den nødvendige harmonisering eller forsinker udviklingen.

”Set fra et nordisk synspunkt kan jeg kun betragte denne rapport som udtryk for et 1-0 ved pausen for vores synspunkter. Holdningen i Kommissionen og hos Kommissær Kallas har bevæget sig langt de sidste par år. Hovedkonklusionen i dagens rapport er, at der er behov for en balanceret tilgang til ændringer i dagens regler for bl.a. cabotage for at sikre at reglerne fungerer og har effekt. Rapporten tager også fat på problemer som postkasse selskaber og anden ulovlig aktivitet i forbindelse med etablering af selskaber. Og endelig – og ikke mindst – har Kommissionen bevæget sig langt i sin forståelse af, at der er behov for ordnede sociale forhold for at sikre en lige konkurrence mellem vognmænd i EU” udtalte NLAs direktør Søren H Larsen i den forbindelse.

### **Infrastruktur**

Kommissionen har indledt arbejdet med en revision af de lovgivningsmæssige rammer for vejinfrastrukturs sikkerhed (direktiv 2008/96/EF). Dette direktiv fastlægger retningslinjer og bedste praksis for alle faser af forvaltningen af infrastruktur, herunder trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, forvaltning af vejnettets sikkerhed og sikkerhedsinspektioner. Direktivet pålægger ikke tekniske standarder eller procedurer, men opfordrer medlemsstaterne til at gøre bedre brug af de eksisterende procedurer og praksis. Det er målsætningen, at direktivet skal anvendes til TEN-T-vejnettet, men medlemsstaterne kan også anvende bestemmelserne i direktivet på andre vejstrækninger.

Som det første skridt i denne proces vil Kommissionen (DG MOVE) gennemføre en undersøgelse af effektiviteten og om forbedring af de lovgivningsmæssige rammer for forvaltning af vejinfrastrukturen, herunder vejinfrastruktur sikkerhed (direktiv 2008/96/EF). Resultatet af denne undersøgelse vil Kommissionen i det videre arbejde med direktivet med hensyn til bl.a. mulige ændringer i lyset af den teknologiske udvikling.

### **CO<sub>2</sub> fra vejtransport**

Kommissionen har iværksat en høring om harmonisering af metoder til at måle CO<sub>2</sub> fodtryk i transport. Høringen løber til 13. juni, 2014. Selve høringen kan ses [her](#).

### **Alternative brændstoffer**

Europa-Parlamentet stemte tirsdag d. 15. april om forslaget om infrastruktur for alternative brændstoffer på sin plenarsamling i Strasbourg. Forslaget blev vedtaget med 622 stemmer for og 29 imod. Teksten er dog væsentligt mindre ambitiøs end det oprindelige forslag fra Kommissionen. Dermed gav parlamentet sin endelige godkendelse til Kommissionens forslag om at etablere fælles regler, standarder og krav til opsætningen af tankstationer for alternative brændstoffer i medlemsstaterne. Det betyder herunder også anvendelse af fælles stik til opladning af elbiler samt standardiseret udstyr til tankning med brint og naturgas. Denne harmonisering skal være med til at sikre, at det bliver muligt at operere køretøjer som kører på alternative brændstoffer på tværs af hele EU. Efter vedtagelsen på plenarsamling, forventes det, at de nye regler formelt set bliver accepteret af Rådet senere på året. Den vedtagne tekst kan ses [her](#).