



Juni/juli



MÅNEDSRAPPORT EU

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

12. juli 2014

Agenda

2014

7.-24. juli	Første udvalgmøder i Parlamentet
14.-17. juli	Plenarsamling i Strasbourg
14.-17. juli	Parlamentet vælger/godkender ny Kommissionsformand
16. juli	Møde i Det Europæiske Råd
22. juli	Møde i TRAN-udvalget i Parlamentet
15. august	Høring om kombineret transport udløber
16.-17. september	Uformelt rådsmøde Transport i Milano

Oversigt

Juni/juli

Formandskab

Italien har pr. 1. juli 2014 overtaget formandsskabet. Der afholdes formelle rådsmøder d. 8. oktober og d. 9. december. Der vil blive afholdt et uformelt rådsmøde i Milano d. 16.-17. september, hvor man vil diskutere digitale motorveje (telekommunikation) og mobilitet i byer. Italiens prioriteter til formandskabet vil særligt have fokus på at fremme skabelsen af ét fælles transportområde for hele Unionen, med vægt på at fremme hovedkorridorerne på TEN-T netværket. Italien vil også fokusere på at styrke intermodal transport med fokus på at reducere energiforbruget og mindske CO2-udledninger. Formandskabet vil desuden arbejde videre med forslaget om vægt og dimensioner.

Italien indgår i en formandstrio med Letland (1. halvår 2015) og Luxembourg (2. halvår 2015).

Kommissionen

Stats- og regeringscheferne mødtes i Det Europæiske Råd d. 26.-27. juni 2014. Her blev det besluttet at støtte luxembourgske Jean-Claude Juncker som ny kommissionsformand. UK og Ungarn udtrykte til det sidste deres modstand mod Juncker som ny kommissionsformand. Europa-Parlamentet skal nu godkende Juncker som ny kommissionsformand, før stats- og regeringscheferne igen mødes d. 16. juli 2014 sammen med Juncker for at diskutere prioriteter for den nye kommission. På mødet d. 27. juni diskuterede Stats- og regeringscheferne allerede, hvilken strategi EU skal følge de næste fem år. Det blev særligt diskuteret, at strategien for EU bør lægge vægt på jobskabelse, vækst og konkurrenceevne, derudover bør der være et større fokus på en grøn omstilling, hvor EU i mindre grad bliver afhængig af import af fossile brændstoffer og gas.

Parlamentet

Det nye Europa-Parlaments 751 medlemmer tiltrådte officielt d. 1. juli, ved den første plenarsamling i Strasbourg. Det nye Europa-Parlament vil fra sin start bestå af følgende grupper: EPP (Konservative) med 221 medlemmer og tyske Manfred Weber som gruppeformand; S&D (Soc Dem) med 191 medlemmer og tyske Martin Schulz som gruppeformand; ECR (Konservative reformister) med 70 medlemmer og britiske Syed Kamall som gruppeformand; ALDE (Liberale) med 67 medlemmer og belgiske Guy Verhofstadt som formand; GUE/NGL (Nordisk venstre) med 52 medlemmer og tyske Gabrielle Zimmer som gruppeformand; De Grønne med 50 medlemmer og belgiske Philippe Lamberts og tyske Rebecca Harms som gruppeformænd; EFD (Freedom and direct democracy) med 48 medlemmer og britiske Nigel Farage og italienske David Borrelli som gruppeformænd. Denne fordeling betyder, at 52 medlemmer af Europa-Parlamentet står uden for grupperne.

Det nye Europa-Parlament afholdte 1.-4. juli sin første plenarsamling. Europa-Parlamentet genvalgte på sin plenarsamling tirsdag d. 1. juli Martin Schulz som formand for Europa-Parlamentet med 409 stemmer for af de i alt 612 afgivne stemmer. D. 2. juli valgte parlamentet 14 næstformænd, heriblandt Olli Rehn (ALDE, Finland).

Europa-Parlamentet besluttede desuden på sin plenarsamling, at Transportudvalget skal bestå af 49 medlemmer. Af de 49 medlemmer er der tre nordiske: Merja KYLLÖNEN (GUE/NGL) – Vänsterförbundet – FINLAND; Peter LUNDGREN (EFD) – Sverigedemokraterna – SVERIGE og Jens NILSSON (S&D) – Socialdemokraterna – SVERIGE.

Finske Henna VIRKKUNEN (EPP) fra Samlingspartiet og svenske Lars ADAKTUTUSSON (EPP) fra Kristdemokraterna er stedfortrædende medlemmer af transportudvalget.

Transport-udvalget afholdte sit første møde mandag d. 7. juli 2014. Her blev Michael Cramer fra De Grønne i Tyskland ny formand. Vice-formænd bliver franske Dominique Riquet fra ALDE, tyske Dieter-Lebrecht Koch fra EPP, polske Tomasz Piotr Poręba fra ECR og ungarske István Ujhelyi fra S&D.

Transportudvalget mødes næste gang d. 22. juli.

Fællesskabet

Det forventes at der kommer yderligere klarhed over fordelingen af de øvrige topposter i EU, når stats- og regeringscheferne mødes d. 16. juli 2014. Der foregår en hel del spekulationer om, hvem der bliver udnævnt til de forskellige poster, men det er fortsat på rygteniveau.

Energibeskatning

Det italienske formandskab skriver i sit arbejdsprogram, at det i Rådet vil arbejde hen imod en aftale om forslaget om energibeskatning. Det er den samme melding de sidste mange formandskaber er kommet med, uden at sagen er kommet meget tættere på en løsning.

Køre- og hviletid

Sveriges Bussföretag har i en pressemeddelelse d. 9. juli givet sin fuld støtte til IRUs pågående indsamling af informationer om hvorledes reglerne for køre- og hviletid opfattes og hvilke konsekvenser de har for buschauffører og busvognmænd. Det skal understreges, at der er særlige forhold for bustransport og køre- og hviletid og derfor vedrører dette ikke vejtransport af gods.

”Det här är en av de aktiviteter vi nu genomför i frågan,” säger Anna Grönlund, branschchef och vice VD Sveriges Bussföretag. ”Vi har också sammanställt material på svenska och engelska som regeringen lovat oss att ta upp i Bryssel. I höst kommer också konsult Göran Forssén att samla in fler vittnesmål från våra medlemmar, dokumentera och översätta dem. Det materialet ska vi sedan delge EU-kommissionen, den svenska regeringen, Transportstyrelsen och IRU.”

Anna Grönlund fortsætter: ”Vi måste få vår omvärld att verkligen förstå de stora problem regelverket i sin nuvarande utformning orsakar bussbranschen. Vi har exempel på fall där bussen blivit försenad av trafikproblem och föraren valt att köra fram till resecentrum med resenärerna vilket gett 20 minuters överträdelse enligt kör- och vilotidsregelverket. Enligt regelverket skulle föraren istället valt att köra in på en parkeringsficka, parkera bussen och vila. Orimligt menar vi, då arga resenärer som blivit ytterligare försenade skulle stressat föraren vilket stört vilan mer än att köra de sista 20 minuterna till utpekad resecentrum och tagit rast där.”

Social dialog

NLA deltog d. 24. juni i møde i den sociale dialog i Bruxelles mellem medlemmer af IRU og medlemmer af ETF. På mødet blev en fælles erklæring fra IRU og ETF om revisionen af uddannelsesdirektivet drøftet, idet synspunkterne fra IRU og ETF ikke adskiller sig voldsomt. Der var enighed om at lægge vægt på at sikre høj kvalitet af uddannelsen og sikre fleksibilitet i uddannelsen, både i forhold til den enkelte medlemsstat, og i forhold den enkelte chaufførs behov. Samtidigt blev det diskuteret at gensidig anerkendelse mellem staterne er meget vigtig. En endelig tekst blev dog ikke besluttet, og de to sekretariater arbejder videre med teksten.

Det blev desuden på mødet diskuteret at lave en fælles meddelelse fra IRU og ETF til de nye Europa-Parlaments-medlemmer. Denne erklæring, som også skal forhandles færdigt i de kommende uger, skal understrege betydning af vejtransport for EU's økonomi, men også pege på, at yderligere åbning af markedet kræver en social harmonisering først. Der er også fokus på at sikre, at reglerne er konsistente og kan kontrolleres, at de bliver kontrolleret af myndighederne og at overtrædelser straffes.

Uddannelsesdirektivet

NLA deltog d. 16. juni 2014 i møde hos UEAPME Transport Forum. UEAPME er en arbejdsgiver organisation inden for handel og industri som repræsenterer små og mellemstore virksomheder på EU-plan. På mødet deltog desuden Klaas Westerkamp, som er projektleder for konsulentvirksomheden Panteia, der har hjulpet Kommissionen med revisionen af uddannelsesdirektivet 2003/59. Panteia har bistået Kommissionen med den offentlige høring omkring erfaringer med det nuværende direktiv, der blev gennemført i 2013. Sammen med indlægene fra stakeholder konferencen i marts 2014 skulle resultaterne nu danne grundlag for en konsekvensanalyse som Panteia var i gang med at udfærdige for Kommissionen. Westerkamp fortalte at Kommissionens udgangspunkt var en overbevisning om, at mere uddannelse er lig med mere vejsikkerhed. Det mente han dog var svært at bevise, og han mente endda at der var tilfælde, hvor det modsatte gjorde sig gældende. Her nævnte Westerkamp kørsel på is, hvor han sagde, at Panteia havde set tendenser til, at chauffører med uddannelse i kørsel på dette underlag kørte mere uforsigtigt og derfor udgjorde en større risiko end chauffører, der ikke havde modtaget denne specifikke type uddannelse.

Der blev på mødet i UEAPME rejst en række bekymringer i forhold til revisionen af direktivet. Disse bekymringer galt bl.a. falske beviser, kvaliteten af uddannelsen nogle steder og manglende gensidig anerkendelse af beviser. Westerkamp kunne sagtens forstå disse bekymringer, men for at kunne anvende dem i en konsekvensanalyse, så har Panteia brug for konkrete beviser for disse tilfælde. Westerkamp fortalte på mødet, at planen er, at konsekvensanalysen er klar primo 2015, og at Kommissionen så vil fremsætte sit forslag til revision senere samme år. På mødet overdragede NLA vores holdninger til Klaas Westerkamp omkring revisionen af uddannelsesdirektivet. Det blev aftalt, at NLA vil holde et møde med Panteia omkring vores bekymringer i forhold til direktivet.

På social dialog møde d. 24. juni 2014 blev det diskuteret, hvordan en fælles erklæring fra IRU og ETF om revisionen af uddannelsesdirektivet kunne se ud. Der var enighed om at lægge vægt på at sikre høj kvalitet af uddannelsen og sikre fleksibilitet. Både i forhold til forhold i den enkelte Medlemsstat, men også i forhold den enkelte chaufførs behov. Samtidigt blev det diskuteret af gensidig anerkendelse mellem staterne er meget vigtig.

Kombineret transport/Støtteprogrammer

NLA deltog d. 27. juni 2014 i stakeholder konference om kombineret transport med fokus på direktivet om kombineret transport 92/106. Kommissionen har igangsat en offentlig høring for at indsamle oplysninger om gennemførelsen af direktivet for kombineret transport, samt for at kunne vurdere, om der eksisterer et ønske om at revidere direktivet, og hvis dette ønske eksisterer, hvilke mulige forbedringer kunne så foretages i en fremtidig revision af politikken for kombineret transport. Høringen udløber 15. august 2014. Høringen kan ses [her](#).

Overordnet set var formålet med mødet derfor, at finde ud af om der var opbakning til en revision af direktivet samt at gøre opmærksom på den høring som Kommissionen har igangsat. Kommissionen mente, at det oprindelige direktiv har haft en effekt i at skabe en større mængde gods som bliver transporteret via kombineret transport. Samtidigt var der for Kommissionens side en anerkendelse af, at direktivet var over 20 år gammelt, og man mener derfor, at direktivet trænger til fornyelse. Dette var der enighed om blandt mødedeltagerne. Kommissionen mener endvidere, at en fornyelse af direktivet vil kunne fremme de store muligheder, der menes at eksistere for at udvikle kombineret transport. Det er særligt i forhold til jernbanetransporten, at kan se, at EU ligger bagved USA, Australien, Kina og Rusland.

På mødet blev det derfor også diskuteret, hvad en revision af direktivet burde indeholde. Her var der enighed om, at man skulle fokusere på at etablere klare definitioner i det nye direktiv. Det blev bl.a. påpeget at der kan opstå problemer i forhold til omgåelse af cabotageregler ved at anvende reglerne for kombineret transport. Det var desuden klart på mødet, at de forskellige medlemslande ikke anvender

reglerne ens, hvilket en revision af direktivet burde tage hånd om. En klarhed over reglerne for kombineret transport og hvordan disse regler skal fortolkes burde være den overordnede målsætning.

Handlingsplan for Logistik

NLA deltog fredag d. 4. juli i et møde om et projekt om logistik, som Kommissionen har bestilt med henblik på en status meddelelse i 2015 om handlingsplan om logistik fra 2007. På mødet fremlagde konsulenterne fra Ecorys en række foreløbig konklusioner, som de gerne ville have kommentarer til. Således konstateredes det, at udgifterne til logistik varierer meget mellem medlemslandene ligesom logistik sektorens betydning for landene varierer. Hvad dette skyldes ved man reelt ikke, idet et hovedproblem – som for vejtransport – er kvaliteten af og manglen på data. Men det står rimeligt klart i alle lande, at vejtransportvirksomheder udgør den største del inden for logistik, dog ikke hvad angår omsætning. Hertil kommer, at Ecorys konstaterer, at omkostningsstrukturen i vejtransport i de forskellige medlemslande også varierer voldsomt.

Ecorys har også forsøgt at identificere de vigtigste faktorer indenfor transport og logistik med betydning for fremtiden. Efter deres opfattelse – blandt de mere end 30 faktorer identificeret – så er infrastruktur, demografisk udvikling, e-handel, ITS, transportkædens tilpasningsevne, brændstofudvikling, energi omkostninger, mangel på råvarer de vigtigste faktorer for hvorledes logistikindustrien udvikler sig de kommende årtier.

På det grundlag når Ecorys frem til en række foreløbige konklusioner og anbefalinger. Centralt i dette er behovet for mere og bedre data, ikke mindst et ønske om mere og bedre data fra virksomhederne om deres aktiviteter. Hensigten er at bedre kunne beskrive logistik aktiviteter, at kunne bedre evaluere dem og at kunne bedre fastsætte indikatorer for hvad der er godt og hvad der er skidt inden for logistik. Dette skal tjene både beslutningstagerne, men også de enkelte virksomheder.

Mødet viste, at konsulenterne sådan set har gjort et godt stykke arbejde i at få identificeret problemer, udfordringer og relevante faktorer for logistik virksomhed, men uden reelt at bringe nye problemstillinger på bordet. Mere afgørende var, at der sådan set heller ikke var nye forslag til løsninger.

Konsulenterne vil aflevere deres rapport i løbet af efteråret og Kommissionen forventes at komme frem med en rapport i 2015.

Sanktioner

Efter flere års arbejde har medlemsstaterne endeligt kunne blive enige om at vedtage Kommissionens forslag til kategorisering af nogle overtrædelser inden for vejtransport. Det skete på møde i vejtransportkomiteen d. 30. juni. I alt 116 overtrædelser er blevet kategoriseret som værende meget alvorlig eller alvorlige. Listen skal bruges til at angive i det kommende fælles register ERRU graden af overtrædelser, som vognmænd har begået og er derfor et vigtigt skridt i retning af en mere harmoniseret tilgang til behandling af vognmænd i EU.

Nu mangler så bare, at ERRU kommer op at køre. Kommissionen har senest oplyst at bare 13 medlemslande er oppe at køre med systemet. Resten er i testfase, men der skulle åbenbart fortsat være nogle lande, der ikke har svaret på Kommissionens henvendelser om hvad der sker.

Cabotage – adgang til markedet

Som modsvar på den erklæring som transportministrene fra Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Luxembourg, Holland, Portugal og Spanien udsendte omkring problemerne med cabotage, har de såkaldte Visegrad-lande (Polen, Tjekkiet, Slovakiet og Ungarn) sammen med Bulgarien, Estland, Litauen, Letland og Rumænien udsendt en erklæring. Denne tekst vil blive anvendt i de kommende måneder overfor den nye Kommission og det nye Parlament.

Landene tager som udgangspunkt, at vejtransport er vigtigt for EU's økonomi men at cabotage er en marginal del af denne betydning for økonomien. Men landene udtrykker også deres fulde støtte til de gældende regler uden behov for at de bliver ændret og at der kan ske en forbedring med anvendelsen, implementeringen og kontrollen. Ulovligheder skal straffes effektivt, men ikke-diskriminerende og samarbejdet mellem medlemslandene for dette – f.eks. indenfor Euro Controle Route – skal fremmes. Endemålet skal dog ikke opgives: der skal etableres et fælles marked også for vejtransport og landene sætter spørgsmålstegn ved anvendelse af begrebet ”social dumping”. Forskel i løn er ikke udtryk for social dumping og der er ved at ske en hastig harmonisering af en række forhold på arbejdsmarkedene i EU landene.

I Europa-parlamentet er det tydeligt at diskussion om social dumping og arbejdskraften har sat sit præg. I en dialog mellem kandidat til formand for Kommissionen Juncker og den liberale gruppe i Parlamentet (ALDE) blev Juncker bedt om at bekræfte, at han ikke vil acceptere begrænsninger på den frie bevægelighed eller andre begrænsninger på fri økonomisk aktivitet i EU.

Trans-Europæiske Transport Netværk (TEN)

Det italienske formandskab har annonceret, at man det næste halve år vil fokusere på at bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk transportområde, fordi formandskabet mener, at infrastruktur-og transportsektoren spiller en vigtig rolle for at sikre økonomisk vækst, skabe beskæftigelse og fremme europæiske økonomisk og social samhørighed.

I denne forbindelse vil det italienske formandskab give prioriteret til TEN-T korridorer og det første mål vil være at styrke EU TEN-T-korridorer ”governance” med det formål at sikre en rationel og harmoniseret gennemførelse af TEN-T-korridorer.

I lyset af det voksende behov for investeringer i infrastruktur, vil formandskabet fremme en strategisk debat om tiltrækning af privat kapital og om behovet for at give medlemsstaterne større fleksibilitet til at bruge offentlige midler til at finansiere større grænseoverskridende projekter af EU interesse. Under det italienske formandskab vil man fremme et nyt fokus på TEN-T, der fokuserer på jernbane-vej terminaler, havne og lufthavns knudepunkter, samt vejnettet, for at give muligheder for en grundig vurdering af TEN- T-netværket og opnå de transportpolitiske målsætninger.

Transportens udslip

NLA deltog fredag d. 4. juli 2014 i et møde om CO₂-fodaftryk. Kommissionen er ved at udarbejde en konsekvensanalyse af ”Benchmarking af GHG-effektivitet af transportydelser”. Kommissionen har i den forbindelse afholdt en offentlig høring, som NLA har svaret på- De foreløbige resultater efter afslutningen af den offentlige høring, viser at det på nuværende tidspunkt ikke fungerer optimalt med rapportering af CO₂ i forhold til manglende fælles metode og standard som ikke skaber mulighed for banchmarking af forskellige transportydelser. De forskellige værktøjer som er i brug i dag fører til forskellige resultater. Kommissionens målsætning er at skabe fælles standarder og samtidig simplificere området og gøre det lettere tilgængeligt. Det blev på mødet diskuteret om udviklingen af en fælles standard skal føre til tvungen rapportering eller om det skal forblive frivilligt. Der tegnede sig et billede af, at der var størst opbakning til en frivillig løsning med incitamenter frem for tvang. En anden diskussion handlede om, om det skulle være en europæisk standard, eller om det være en global harmonisering. I den offentlige høring var der klart mest stemning for en global standard og Kommissionen vil tage dette forhold med i sin konsekvensanalyse.

Klima

EU mangler fortsat at få fastsat mål for reduktion af CO₂ for perioden frem til 2030. Kommissionen fremsatte i marts 2011 et roadmap for et CO₂ fri økonomi i 2015 og i januar 2014 et roadmap frem til 2030. Begge dokumenter lægger op til et mål for reduktion i 2030 på 40% i forhold til 2005. Det

gælder for den samlede økonomiske aktivitet og for EU som helhed. Det Europæiske Råd har indirekte tilsluttet sig disse roadmaps og mål, senest i sine konklusioner fra mødet i juni 2014.

En af grundene til at det er vigtigt for EU at få defineret et mål er, at FN har indkaldt til globalt klima topmøde i september 2014 i New York. Herefter vil den kommende nye Kommission så have til opgave at fordele og udmønte disse overordnede rammer for reduktionen.

Kommissionen har i juni også fremlagt en plan, hvor mere genanvendelse skal sætte skub i omstillingen til en cirkulær økonomi og skabe nye job og bæredygtig vækst. Det handler om, at vi skal tænke ”grønt” og ”cirkulært” ved at genanvende affald mm. Det vil angiveligt kunne skabe 400.000 nye arbejdspladser. Kommissionen kommenterer ikke specifikt på transport i sin plan. Det som der står, er, at det er almindeligt anerkendt, at en vellykket overgang til en grøn og ressource-og energieffektiv økonomi vil ændre arbejdsmarkedet, som vi kender det. Der er et stort potentiale til at skabe nye arbejdspladser inden for produktion af energi fra vedvarende energikilder, energieffektivitet, affalds- og vandhåndtering, luftkvalitet, genskabe og bevare biodiversiteten, omstilling til klimaforandringer og udviklingen af grøn infrastruktur. Mere konkret bliver det nævnt at gennem denne proces, så vil de sektorer (herunder transport) med en høj grad af emissioner ændre sig internt og arbejdsopgaverne inden for disse sektorer vil i fremtiden blive redefineret

I en forhold til SMV’ere så handler det primært om at støtte grøn omstilling gennem såvel information som økonomisk støtte. Man ønsker at promovere ”Øko-innovation” og man ønsker at opfordre de europæiske standarder til at inkorporere den ”grønne” og ”cirkulære tankegang”.

Nye medlemslande

På mødet i Det Europæiske Råd d. 26.-27. juni 2014 blev det besluttet at give Albanien status af kandidatland. Det bringer antallet af officielle EU-kandidatlande op på seks lande. Foruden Albanien har Island, Montenegro, Serbien, Tyrkiet og Makedonien status af kandidatland.