



# Maj/juni



## MÅNEDSRAPPORT EU

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

12. juni 2014

# Agenda

---

---

2014

24. juni	Social dialog møde i Bruxelles
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

## Maj/juni

### Formandskab

Der var sidste rådsmøde for transportministre under græsk formandskab d. 6. juni. Her var der enighed om bla. vægt og dimensioner og om dele af jernbanepakken. Samlet set har det græske formandskab således været vellykket, hvor det er lykket at rydde op i en del forslag, der har ligget længe på bordet. D. 1. juli 2014 overtager Italien formandskabet. Det italienske formandskab har indtil videre annonceret, at det vil afholde uformelt rådsmøde i Milano d. 16.-17. september, hvor man vil diskutere digitale motorveje og mobilitet i byer, og at det italienske formandskab vil arbejde videre med direktivet om vægt og dimensioner samt implementeringen af TEN-T hovedkorridorerne.

### Det nye Europa-parlament

Der blev afholdt valg til Europa-Parlamentet i alle 28. medlemslande i perioden 22.-25. maj 2014. Der foregår stadig forhandlinger både internt i de politiske grupper, men også om hvilke grupper forskellige nationale partier skal placere sig i. Det betyder, at det endnu ikke er helt sikkert, hvordan Parlamentet præcist bliver sammensat. Som det ser ud nu, så ser grupperne således ud. EPP bliver størst med 221 pladser ud af i alt 751. S&D får 191 pladser, ALDE får 59, ECR får 55, De Grønne 52, GUE/NGL 45, EFD 32, mens 96 pladser på nuværende tidspunkt står udenfor grupperne. EPP har som den første gruppe konstitueret sig med tyskeren Manfred Weber som ny gruppeformand. De Grønne har ligeledes konstitueret sig og har blandt andet valgt MEP Peter Eriksson fra det svenske Miljøpartiet som en af sine viceformænd. I disse dage er MEP'erne ved at fordele sig på de forskellige udvalg. NLA har taget kontakt til danske og svenske MEP'ere for at sikre deres interesse i at være knyttet til Transportudvalget. Ligeledes har SKAL fat i finske MEP'ere for at sikre deres interesse. Som det ser ud lige nu skulle vi kunne ende med et relevant antal MEP'ere knyttet til udvalget.

### Køre- og hviletid

Kommissionen har offentliggjort sin rapport om erfaringerne med 12-dags reglen for bus transport. Det er en regel, der giver mere fleksibilitet for bustransport af hensyn til bedre afvikling af turist besøg. Kommissionens rapport ser på om der er grund til at fjerne nogle af de begrænsninger, der er på brugen af 12-dags perioden og konkludere, at det er der ikke. Af interesse for godstransport er de mere generelle observationer, som Kommissionen gør, efter at have været i dialog med arbejdsgivere og arbejdstagere. Således har arbejdstagerne givet udtryk for synspunktet om, at de 12 på hinanden følgende 24-timers-køreperioder forårsager ophobet og urimelig træthed hos føreren. Der blev imidlertid ikke fremlagt dokumentation for en forværring af vejsikkerheden som følge af anvendelsen af undtagelsen. Arbejdsgivernes repræsentanter anfører, at det er de supplerende krav i forbindelse med undtagelsen, som udgør den største hindring for en korrekt gennemførelse heraf, mens førernes repræsentanter anser ethvert forsøg på at udvande disse bestemmelser eller udvide anvendelsesområdet for undtagelsen for at være uacceptabelt. Med andre ord: uenighed blandt de sociale partnere om effekten af reglerne. Der er ingen grund til at tro, at denne uenighed ikke vil gentage sig for godstransport.

Rapporten kan læses [her](#).

### Uddannelse

Kommissionen er gået i gang med en konsekvensanalyse, hvilket er et krav for, at Kommissionen kan fremsætte et forslag. Det vil sige, at Kommissionen fortsætter med sine planer om at fremsætte et forslag om en revision af direktivet om uddannelse engang i 2015. NLA havde et møde med Kommissionen i maj måned om disse planer. NLA fandt mødet skuffende, idet Kommissionen ikke gav udtryk for at være fokuseret på kvaliteten i hverken lovgivningen eller i den uddannelse, som lovgivning resulterer i. Kommissionen syntes ensidigt fokuseret på, om medlemslandene overholder

lovgivningen eller ej. NLA finder det frustrerende, at Kommissionen ikke er mere indstillet på at være i dialog om hvorledes vi sikrer, at de ressourcer vognmænd og chauffører bruger på uddannelsen resulterer i reelle forbedringer. NLA vil fortsætte dialogen med Kommissionen og de ansvarlige for konsekvensanalysen, for at rette op på denne fejlagtige tilgang.

### **Kombineret transport**

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 d. 15. august 2014. Høringen kan ses [her](#).

### **Cabotage**

I forbindelse med rådsmødet d. 6. juni 2014 mellem transportministrene blev vejtransport markedet og cabotage diskuteret under frokosten. Her diskuterede landene videre fra diskussionen på det uformelle rådsmøde d. 8. maj 2014 i Athen og konferencen i Paris d. 16. april 2014. Ikke uventet hr der vist sig at være en opdeling i to lejre, hvor en række østeuropæiske lande udtrykker en anden holdning end de vesteuropæiske og nordiske lande. Særligt var de østeuropæiske lande ikke tilfredse med de konklusioner, som formandskabet drog fra det uformelle Rådsmøde. Derfor vil en gruppe af disse lande forberede en erklæring sammen. Transportministrene fra Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Luxembourg, Holland, Portugal og Spanien udsendte deres fælles erklæring omkring problemerne med cabotage allerede på rådsmødet d. 6. juni. Der er flere lande med denne gang end der deltog i erklæringen fra Rådsmødet i december 2013. I den nye erklæring sætter ministrene bl.a. fokus på at sikre, bedre håndhævelse og implementering af de eksisterende EU-regler før man tænker på øget markedsåbning, at føre en øget kamp mod postkasseselskaber og at sætte fokus på mindre køretøjer som opererer i markedet. Erklæringen kan ses [her](#). Efter det oplyste vil disse lande fortsætte deres tætte koordinering i de kommende måneder.

### **Infrastruktur**

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.

### **Vægt og dimensioner**

På rådsmødet for transportministrene d. 6. juni 2014 opnåede Rådet af transportministre politisk enighed om forslaget om revision af reglerne for vægt og dimensioner. Da Europaparlamentet allerede i april 2014 vedtog sin første læsning, er der nu mulighed for at Rådet kan indlede forhandlinger med Parlamentet med henblik på at finde en løsning i løbet af efteråret 2014. De nye regler indeholder en række elementer. Ministrene kunne enes om, at køretøjer skal kunne blive længere på grund aerodynamisk tiltag bag på bilen (flaps), eller gennem mere aerodynamisk og længere førerkabine. Flaps skal kunne anvendes 6 år efter vedtagelse og nye førerkabine skal kunne anvendes 8 år efter vedtagelse. Kommissionen udtrykte skuffelse over, at Rådet har besluttet, at ikrafttrædelsen af aerodynamiske ændringer til førerhuset skal udskydes. Samtidig tillader ministrene, at køretøjer med alternative brændstoffer kan veje tungere, for at kompensere for større tanke eller tunge batterier. Der er også fokus på bedre kontrol af vægt med henblik på at bekæmpe for høj vægt. Til dette formål kan medlemslandene anvende tekniske løsninger enten gennem vægt sensorer i køretøjet eller gennem indbygget målingsudstyr i infrastrukturen. Der skal gennemføres det nødvendige antal kontrollere for at sikre, at reglerne overholdes. Ministrene afviste harmonisering af sanktioner og tolerancetærskler for sanktioner, men er enige om at de skal anvende sanktioner, der er effektive, ikke-diskriminerende, proportionelle og afskrækkende. Et væsentligt emne var dog art. 4 vedrørende grænseoverskridende kørsel med større lastbiler herunder modulvogntog. Belgien

præsenterede et forslag som ville præcisere, at grænseoverskridende transport er lovligt, hvilket blev støttet af Danmark, Sverige, Finland, Irland, Portugal, Tyskland, UK og Holland. Der var dog ikke et flertal for dette forslag og resultatet blev i stedet at art. 4 forbliver uændret, idet der heller ikke var flertal for Kommissionens forslag. Kommissionen fremsatte dog en erklæring (foreligger pt kun på engelsk):

*"The European Commission has already provided guidance on the application of article 4 of the directive. Transport operations do not have significant impact on international competition if the cross-border use remains limited to two member states where the existing infrastructure and the road safety requirements allow it. This balances the member states right under the principle of subsidiarity to decide on transport solutions suited to their specific circumstances with a need to prevent such policies from distorting the internal market."*

### **Transport af levende dyr**

På ministerrådsmøde for landbrug og fiskeri mandag d. 19. maj 2014 fremlagde Danmark og Sverige med opbakning fra Østrig og Holland betragtninger omkring "Beskyttelse af dyr under transport". Landene opfordrede Kommission til at tage nye skridt på området, og holde Rådet underrettet om disse. Danmark og Sveriges opfordring tager udgangspunkt i Rådets konklusioner omkring dyrevelfærd som blev godkendt under det danske formandskab i juni 2012. Danmark og Sverige mener, at det er beklageligt, at Rådet endnu ikke har været i stand til at opnå enighed om at anmode Kommissionen, om at fremsætte et forslag til at forbedre beskyttelsen af dyr under transport, herunder særligt etableringen af en restriktiv maksimal tidsgrænse for transport af levende dyr til slagtning. Danmark og Sverige savner også resultater fra Rådets opfordring i 2012 til inden udgangen af 2014 at have færdiggjort etableringen af en simplere version af "rejse logbogen" og sikre foranstaltninger vedrørende navigationssystemer. Kommissionen blev desuden opfordret til at forfølge yderligere tiltag mht. transport af dyr og tage videnskabelige undersøgelser i betragtning, som f.eks. EFSA's. Yderligere kritiserede Danmark og Sverige, at Kommission ikke har undersøgt muligheden for at vedtage gennemførelsesbestemmelser for at sikre ensartet håndhævelse af lovgivningen. Danmark og Sverige understregede desuden, at Europa-Parlamentet i marts 2012 vedtog en erklæring om en grænse på maksimalt 8-timers rejse slagtedy, der transporteres i EU. Europa-Parlamentet opfordrede her Kommissionen og Rådet til at revidere dyretransport forordningen, ved at etablere en sådan maksimumgrænse. Allerede i juni 2012 havde mere end 1,1 millioner EU-borgere underskrevet en underskriftsindsamling om at begrænse transporttiden for slagtedy til maksimalt 8 timer.

På ministerrådsmødet fik Danmark og Sverige opbakning fra Storbritannien, Østrig, Tyskland, Tjekkiet, Holland, Belgien og Bulgarien. Dette skaber dog ikke det nødvendige flertal og Kommissionen var da også uforpligtende i sine tilkendegivelser.

### **Vejtransportens udslip**

Kommissionen har d. 21. maj 2014 fremlagt en strategi for at nedbringe CO<sub>2</sub>-emmissioner fra lastbiler og busser. Strategien sigter mod at give fabrikanter og andre interessenter en klar og sammenhængende politisk ramme som kan angive den sandsynlige lovgivningsmæssige udvikling. Dette vil ifølge Kommissionen lette beslutningstagning og investeringsplanlægning. Strategien fokuserer særligt på kort sigt. Her vil Kommissionen etablere bedre overvågning og afrapportering af CO<sub>2</sub>-udslip. Kommissionen vil ikke fastsætte grænser for CO<sub>2</sub>-udledning før dette arbejde er fuldført, og dette har derfor et mellemlangt/langt sigte. Kommissionen vil særligt arbejde med det nyudviklede VECTO simulationsprogram til at estimere brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. Dette program er udviklet i samarbejde med bl.a. fabrikanterne. Hermed lægger Kommissionen vægt på, at første skridt i en strategi for at reducere CO<sub>2</sub> udslip fra lastbiler er, at vognmændene skal have bedre information ved køb af lastbiler om CO<sub>2</sub>. Dermed kan også indsamles bedre information om de reelle udslip, hvilket er en forudsætning for fremadrettet at kunne reducere udslippet. Der lægges op til forslag til lovgivning i 2015. Lovgivningen vil være ændringer til typegodkendelsesdirektivet, som vil sikre, at information om udslip bla. vil fremgå på harmoniseret vis på alle køretøjsdokumenter.

Strategien kan læses [her](#).