



August/september



MÅNEDSRAPPORT EU

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

12. september 2014

Agenda

2014

16.-17. september	Uformelt rådsmøde Transport i Milano
17.-18. september	NORDUK møde i Stockholm
29.-30. september	TRAN udvalg møde i Europa-Parlamentet
1.-2. oktober	NLA årsmøde
8.-9. oktober	CLTM møde og IRU Konference
8. oktober	Formelt rådsmøde (Luxembourg)

Øversigt

August/september

Formandskab

Italien har pr. 1. juli 2014 overtaget formandskabet for EU. Der afholdes formelle rådsmdøder d. 8. oktober og d. 9. december. Der bliver endvidere afholdt et uformelt rådsmdø 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

Den 10. september præsenterede kommende ny formand for Kommissionen, Jean-Claude Juncker, sit forslag til en ny Kommission. Juncker foretager en række fundamentale ændringer til Kommissionens sammensætning. Han udnævner 7 Kommissærer som vice-formænd uden særskilt ansvar, men som ansvarlige for at koordinere Kommissionens indsats på 7 hovedområder, som f.eks. vækst, udenrigspolitik, bedre lovgivning, indre marked, social dialog og SMVs. Dermed får Juncker også mulighed for at give alle de resterende 20 kommissærer meningsfulde poster.

Ny kommissær for transport og rum (space) er Maroš Šefčovič, fra Slovakiet og som tilhører den socialistiske familie. Maroš Šefčovič var i den tidligere Kommission ansvarlig for administration. Han stillede op til valget til Europa-parlamentet og vandt flest personlige stemmer i Slovakiet, men har alstå nu trukket sig fra Parlamentet. Hans karriere har i mange år været i den slovakiske administration, herunder som EU ambassdør for Slovakiet i Bruxelles. Det betyder, at han i det mindste har siddet og lyttet til nordiske og andre nationale synspunkter på et mere teknisk niveau og bør derfor have en vis kendskab til de forskellige holdninger i EU.

Transport er blevet placeret under den finske kommissær Jyrki Katainen, som er ansvarlig for vækst og beskæftigelse, investeringer og konkurrenceevne. Dette bekræfter den fokus, som Juncker og hans nye Kommission ønsker at sætte på investeringer i infrastruktur, som et middel for vækst og konkurrenceevne. I sin beskrivelse af fokus for den nye transportkommissær lægger Juncker da også vægt på, at der mobiliseres investeringer i infrastrukturen.

Det kan blive en udfordring for nordiske synspunkter, at ansvarlig for det Indre Marked blev Elzbieta Bienkowska fra Polen og fra EPP-familien. Dermed er den ansvarlige kommissær for åbning af det indre marked mere liberalt orienteret end transportkommissæren.

Når det kommer til sociale forhold, fair konkurrence, social dumping mv, er det derfor vigtigt også at holde øje med Marianne Thyssen, belgisk krist-demokrat, som bliver ansvarlig for beskæftigelse og social anliggender. Det bliver hendes ansvar at finde en løsning på social dumping og det bliver derfor vigtigt at sikrer, at vejtransport er med i hendes verdensbilled.

NLA forholder sig positivt til valget af transportkommissær. Det er en mand med administrativ erfaring, kendskab til EU og Kommissionen og med holdninger som bør være mere realistisk end den nuværende Kommissærs meget liberal tilgang.

Den danske kommissær Margrethe Vestager er blevet ansvarlig for konkurrence. Dette kan blive interessant i sager om finansiering af infrastruktur og konkurrence effekten af dette. Den svenske kommissær Cecilia Malmström er blevet ansvarlig for handel – en stor vigtig post, som i hvert fald er vigtig for de maritime interesser og for udvikling af transport generelt som en konsekvens af øget handel.

Europa-parlamentet skal nu have de nye kommissærer i høring og vil have mulighed for at foretage ændringer – om ikke formelt, så real-politisk. Traditionelt vil 1-2 kommissærer blive udskiftet eller omplaceret, for at vise vilje til at imødekomme Parlamentet.

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. Kommissionens oprindelig forslag indebar en opdeling af afgifterne i en CO₂-del og en enerigbestemt del. Forhandlingerne i Rådet har dog voldsomt skruet nede for så store ambitioner.

EU agentur for vejtransport?

Diskussionerne om at oprette et agentur for vejtransport fortsætter og vil blandt andet være fokus for IRUs årlige vejtransportkonference d. 9. oktober i Bruxelles. Efter at have været afvisende i flere år åbnede Kommissionen i foråret 2014 op for, at der kunne blive oprettet et agentur for vejtransport. Ifølge kilder afspejler dette en vis frustration med medlemsstaterne, hvor myndighederne synes at være villige til at vedtage ambitiøse mål, men ikke villige til at føre dem. Et agentur skulle derfor bidrage til at skabe bedre kontakt mellem Kommissionen og medlemsstaterne.

Samtidig er EuroControlRoute – et samarbejde mellem de fleste europæiske politistyrker, men ikke alle - ved at omdanne sig til en European Grouping for Territorial Cooperation, med henblik på at have en mere formel position inden for EU. Problemet med ECR er imidlertid fortsat, at der er stort set ingen nordisk deltagelse.

Digital Tachograf

CORTE afholder møde om bla. Udviklingen af den nyeste generation af den digitale tachograf d. 5.-6. november i Ispra, i Italien, hvor EU's Joint Research Centre bor. JRC er ansvarlig for den tekniske udvikling af retningslinier og specifikation for den nye tachograf.

Vejtransport og sociale forhold

Den belgiske kommissær Marianne Thyssen har fået ansvaret for beskæftigelse og social dialog. I det brev, som formanden for Kommissionen har skrevet til Thyssen, lægger han vægt på, at hun bidrager med at skabe opmærksomhed på bedre vurdering af den sociale effekt af tiltag fra Kommissionen. Samtidig skal hun sammen med medlemslandene sikre den frie bevægelighed for arbejder, under hensyntagen til bekæmpelse af misbrug og bedrag. Der henvises specifikt til udstationeringsdirektivet og at der skal gennemføres en revision af direktivet med henblik på bekæmpelse af social dumping. Endelig peger Juncker også på, at forskning og innovation inden for sociale spørgsmål er af afgørende betydning.

Kombineret transport

NLA svarede i august på Kommissionens høring og ikke være forbeholdt andre transportformer. NLA har ikke problemer med, at direktivet afskaffes, men hvis det skal revideres, skal det fortsat kun gælde for transport mellem medlemslande, der skal skabes mere fleksibilitet i valget af transportformer og vejdelene skal begrænses, så den ikke misbruges til omgåelse af reglerne for cabotage. Afstanden skal

derfor også begrænses med øje for hvilke geografiske forhold der er gældende i medlemsstaterne. 100 km til en havn/terminal kan i nogle tilfælde betyde, at hele landet er omfattet af muligheden for kombineret transport. Endelig er bestemmelserne om dokumentationskrav uklare og savner opdatering.

Generelt finder NLA, at det gældende direktiv savner klarhed, at det anvendes på forskellig måde i medlemslandene, at det skaber ulige konkurrence mellem vognmænd fra medlemslande med forskellige strukturer i omkostningerne. NLA understreger også, at andre elementer end det som er omfattet af direktivet har en betydning for fremme af kombineret transport: effektivitet, kundeservice, pris, frekvens, teknik, konsistens. Kommissionen skal nu vurdere de indkomne svar på høringen.

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

I sit arbejdsprogram i forbindelse med præsentation af de nye Kommissærer, omtaler Kommissionen ikke cabotage og de sociale problemer for vejtransport. Til gengæld er der generelt vældig stor fokus på en indsats mod social dumping og for mere lige konkurrence mellem de forskellige medlemslande i EU. Der er også stor fokus på bedre lovgivning, hvilket også omfatter reglerne for cabotage, som Kommissionen allerede sidste år i forbindelse med REFIT programmet erkendte var dårligt skrevet og uklare. Med andre ord planlægger den kommende nye Kommission at gøre en bred indsats på de problemer, som også vejtransport står overfor i forbindelse med cabotage.

Sikkerhed

CORTE, organisationen for kontrolmyndigheder, som NLA er medlem af, vil engagere sig i et projekt under DG MOVE om sikkerhed for chauffører og deres last. Projektet skal fokusere på en bedre forståelse af hvilke former for hændelser, der finder sted. På det grundlag skal man forsøge at trække nogle fælles konklusioner såsom hvorledes man bedst fremover samler data om hændelser og kører dem sammen. Dermed skulle man få et bedre billed af omfanget af kriminalitet med lastbiler og deres last.

Klima

CO₂ debatten har været fraværende i en årrække som følge af den økonomiske krise. Nu er den imidlertid kommet tilbage på dagsordenen, særligt for vejtransport. Med sin meddelelse fra foråret 2014 tog Kommissionen hul på en række tiltag planlagt for de kommende år. Det positive er, at Kommissionen erkender, at CO₂ fra lastbiler er kompliceret. Der er langt flere faktorer involveret end f.eks. når det handler om personbiler. Hertil kommer et forbløffende ringe informationsniveau og viden om CO₂ fra lastbiler. Kommissionen er derfor realistisk nok til at ville starte der: skabe mere gennemsigtighed og viden om emissioner fra lastbiler – også til gavn for transporterhvervet, når en vognmand skal vælge mellem flere forskellige lastbiler. På det mere overordnede plan arbejdes der globalt på at sætte nye mål for reduktion frem til 2013. Dette arbejde finder sted både på globalt plan og på EU niveau. En FN-konference i efteråret 2014 vil sætte fokus på det globale arbejde.

Herudover er der en række initiativer på mere eller mindre industri-niveau med et ønske om at få bedre overblik over carbon-fodaftrykket fra transport. Men hertil kræves udvikling af en teknik til at måle og data som basis for at måle.