



## **Valg til Europa-Parlamentet 2009**

### **Sager i EU af betydning for dansk godstransport ad vej og ad bane**

#### **Dansk Transport og Logistik**

##### **EU og Det Indre Marked**

Dansk Transport og Logistik er erhvervs- og arbejdsgiverforening for den danske transportbranche. DTL har 3.100 medlemsvirksomheder og arbejder aktivt for at forbedre transportbranchens vilkår i Danmark, EU og internationalt.

At drive en virksomhed for transport af gods ad vej og ad bane er en meget reguleret og kontrolleret aktivitet i EU. Hensyn til færdselssikkerhed, lige konkurrence mellem alle transportvirksomheder i EU, kontrolhensyn og miljøhensyn er alle gode grunde til fælles EU regulering. DTL støtter derfor de overordnede hensyn og EU's Indre Marked som udtryk for en harmoniseret regulering, der skaber lige vilkår for alle transportvirksomheder i EU.

Virkeligheden ser imidlertid anderledes ud. Vi ser i stigende grad, hvordan nationale støtteordninger og nationale forskelle i, hvordan regler fortolkes, bliver anvendt med fordel for medlemslandets egne operatører. Det Indre Marked kommer til at ligne et kludetæppe af 27 forskellige systemer snarere end et harmoniseret område med fælles regler. Den nuværende økonomiske krise kræver initiativer for at hjælpe virksomhederne igennem de vanskeligheder, som de er uden skyld i. Her skal tages initiativer på EU-plan og på nationalt plan. Men vi skal komme ud af krisen med et bedre Indre Marked, ikke et ødelagt Indre Marked.

Derfor bør regeringerne i EUs medlemslande og EU selv hjælpe til for at løse udfordringerne for den vigtige transportbranche. EU kan enten holde en lovpause, så der kommer ro og stabilitet ind i branchen, eller EU kan lovgive på en måde, der sikrer langt større ensartethed i, hvordan EU-landene implementerer lovgivningen.

Kommissionen har senest tilladt en række lempelser i reglerne for statsstøtte. Effekten er, at relativt store beløb kan blive givet til transportvirksomheder, uden at det skal forelægges Kommissionen. Den konkurrenceforvridende effekt af disse tiltag kan ikke ignoreres. I en situation, hvor transportarbejdet falder, og hvor andelen af det internationale transportarbejde med danske lastbiler er faldet med 27% siden 2004, kan DTL kun se med bekymring på, at EU risikerer at tillade yderligere tiltag, der vil undergrave konkurrencevilkårene for f.eks. danske lastbiler og mindske andelen af danske lastbiler yderligere, og det kæmper vi imod i DTL.

##### **Løbende sager af betydning for DTLs medlemmer i de kommende måneder**

Godstransport er et meget reguleret erhverv, og det meste af lovgivningen stammer fra EU. Konsekvensen er, at der konstant er en håndfuld sager under behandling i EU systemet af betydning for en vognmands daglige virksomhed. Dansk Transport og Logistik følger disse sager for at beskytte og fremme interesserne for danske transportvirksomheder og for at holde medlemmerne løbende orienteret om udviklingen. I den situation er medlemmerne af Europa-Parlamentet vigtige og værdsatte samarbejdspartnere for Dansk Transport og Logistik.

- *Vejtransportpakken*

23. maj 2007 fremlagde Kommissionen en vejtransportpakke, der særligt skulle forbedre reglerne for cabotage-kørsel<sup>1</sup> og bedre harmonisere reglerne for adgang til erhvervet og for kontrol hermed. Rådet og Parlamentet har forhandlet sig frem til en aftale, der er under endelig vedtagelse.

DTL finder det af afgørende betydning, at der skabes nye og klare regler for cabotage kørsel i Danmark og i resten af EU hurtigst muligt. Det bliver derfor afgørende, at Kommissionen og medlemslandene sikrer, at den nye lovgivning indføres på en harmoniseret og effektiv måde, og at reglerne kontrolleres. De nye regler for adgang til erhvervet indebærer krav om bedre samarbejde mellem de nationale myndigheder. Opbygningen af et system for et bedre samarbejde skal ske med øje for fordele og uden ekstra omkostninger for erhvervet.

- *Eurovignet eller internalisering af eksterne udgifter (miljøafgifter):*

Det gældende Eurovignet-direktiv fastlægger fælles regler for opkrævning af vejafgifter på lastbiler. Det er på basis af dette direktiv, at Danmark sammen med Sverige, Holland, Belgien og Luxembourg siden 1995 har drevet Eurovignette samarbejdet. Direktivet indeholder også regler for, på hvilket grundlag Tyskland kan fastsætte sin vejafgift (Maut'en). Kommissionen har i juni 2008 fremsat sit forslag om, at vejafgifter kan fastsættes på grundlag af ikke blot infrastrukturomkostninger, men også på grundlag af eksterne omkostninger, det vil sige beregnede omkostninger for lastbilers bidrag til forurening, støj og trængsel. En vedtagelse kan ske i løbet af 2009.

DTL er samlet set kritisk overfor forslaget om miljøafgifter. Vejafgifter er en meget dyr måde at beskatte på, i særdeleshed i forbindelse med miljø, hvor indtægterne risikere at gå til administration snarere end at komme miljøet til gode. Den danske økonomi og danske vognmænd er afhængig af en effektiv og omkostningseffektiv adgang til de centrale dele af EUs indre marked. Vejafgifter bliver i særdeleshed et problem, når medlemslande – som er tilfældet i Tyskland – fører en del af provenuet fra vejafgifterne tilbage til de nationale vognmandsvirksomheder som kompensation. Dermed betaler f.eks. danske vognmænd reelt støtte til de tyske vognmænd.

- *Arbejdstid for selvstændige vognmænd:*

Gældende lovgivning kræver, at selvstændige vognmænd skal omfattes af reglerne for arbejdstid fra marts 2009, dog således at Kommissionen først skal analysere, om det vil have en positiv effekt at lade arbejdstid gælde for selvstændige. Kommissionen har i 2008 konkluderet, at anvendelse af reglerne for arbejdstid på selvstændige ikke vil øge færdselssikkerheden yderligere og har foreslået, at de ikke skal omfattes. Imidlertid er gældende regler skrevet på en sådan måde, at hvis der ikke vedtages en ændring til direktivet, vil selvstændige blive omfattet.

DTL støtter Kommissionens forslag og finder ikke, at der er saglige argumenter for at selvstændige, entreprenante vognmænd, der forsøger at skabe en forretning med vækst og beskæftigelse, skal begrænses i deres arbejdstid. Samfundets reelle behov for et højt niveau af færdselssikkerhed er dækket bl.a. gennem reglerne for køre- og hviletid, der også gælder for selvstændige vognmænd.

- *Støtte til kombineret transport:*

Marco Polo er EU's program for støtte til projekter, der fremmer kombineret transport og som flytter

---

<sup>1</sup> Cabotage er indenlandsk transport (mellem to punkter i samme land) med et køretøj registreret i et andet land.

gods fra vejtransport. Kommissionen har stillet forslag om forlængelse af programmet og med ændringsforslag, der skal gøre det mere effektivt. DTL støtter, at der udvikles reelle og effektive alternativer til vejtransport. DTL beklager derfor, at Marco Polo programmet synes at fokusere på vejtransport kontra andre transportformer. I stedet bør fokus være på at optimere transport gennem hele transportkæden og at udvikle knudepunkter og terminaler.

- *Galileo/satellit navigations system:*

Galileo er det europæiske satellit navigations system, der forventes at kunne være fuldt operationelt i 2013. I disse år træffes der derfor afgørende beslutninger om systemet og dets kommende anvendelse. Af særlig betydning for transport af gods ad vej og bane er den Handlingsplan for udvikling af systemer og ydelser baseret på Galileo systemet, der forventes fremsat af Kommissionen i 2009. Mens Galileo formodentlig vil kunne give visse fordele for udførelsen af transport og logistik, er der en klar grænse for i hvilket omfang vognmænd vil finde det attraktivt at betale for en ydelse, der hidtil er blevet leveret gratis gennem GPS-systemet.

- *Klima og transport:*

Med vedtagelse af EU's Klima-pakke er der blevet opstillet konkret mål for reduktion af CO<sub>2</sub> fra transport. Alle initiativer, der kan realistisk bidrage til at opnå dette mål hilses velkomne. EU kan bidrage med at udvikle en række praktiske instrumenter såsom mærkningsordning for dæk (så man kan vælge de mest energi-effektive dæk), udvikle lastbilnormer (de såkaldte EURO-normer) med fokus på energi-effektivitet, fremme indkøb af renere køretøjer, fremme udveksling af gode ideer og erfaringer, fremme forskning og udvikling og anvendelse af resultater fra forskningen.

DTL deltager selv i en række projekter under Kommissionen, der skal forsøge at finde scenarier for bæredygtig godstransport i de næste 20-40 år. DTL arbejder også på at hjælpe vores medlemmer til en bedre energi-effektivitet og bæredygtig transport. Men det er vigtigt, at også Europa-Parlamentet anerkender sit ansvar for at finde praktiske løsninger, der sikrer både mobilitet og klimaet.

- *Særlige korridorer for jernbanegods:*

Hensigten med Kommissionens forslag fra 2008 er at sikre, at jernbanegods gives prioritet i forbindelse med transit ved grænseovergang, og at gods gives den fornødne prioritet over passagertog for at sikre, at transport af gods med jernbaner bliver et pålideligt produkt med høj kvalitet

DTL støtter princippet om, at der er behov for at fokusere på de særlige behov, godstransport ad skinner har for at kunne blive et konkurrencedygtigt alternativ. I særdeleshed er der behov for at sikre, at godstog gives en tilstrækkelig og anvendelse adgang til skinnerne i forhold til transport af passagerer. DTL er dog samtidig bekymret for, at forslaget er baseret på en tro på værdien af planøkonomiske tiltag, der vil medføre investeringsbeslutninger, der mere vil være baseret på politiske ønsker, end de vil afspejle de reelle behov i markedet.

- *Infrastruktur/Intelligente Transport Systemer (ITS)*

Kommissionen har iværksat en høring om den fremtidige politik for TransEuropæiske transportnet. Kommissionen peger med rette på infrastruktur som et hovedelement i en transportpolitik. DTL hilser velkommen, at Kommissionen erkender behov både for bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og for etablering af ny infrastruktur. Transportsystemerne i dag lider under næsten akut kapacitetsmangel af den ene eller den anden grund. Anlægsprojekter kan afhjælpe dette, men det er langsigtede løsninger, der ikke vil skabe ny kapacitet på kort sigt. Indførelse af modulvognetog, tilpasninger af vægtgrænser, regulering af kørselsrestriktioner i og udenfor byer m.v. er til gengæld til-

tag, der kan have en positiv hurtig effekt.

- *Transportens Fremtid:*

Kommissionen er i færd med at forberede afløseren for Kommissionens nuværende politiske dokument om den fælles transportpolitik<sup>2</sup>. Kommissionen har gennemført en konference og en høring i 2009 og vil fremlægge en statusrapport sommeren 2009. Det endelige nye dokument for den fremtidige transportpolitik vil blive fremlagt af den nye Kommission i 2010.

DTL lægger vægt på, at den fremtidige transportpolitik fastholder, at transport foregår i kæder, der oftest involverer en lastbil i hver ende. Det afgørende er derfor ikke at overflytte gods mellem transportformerne, men at fremme de enkelte transportformer og deres effektivitet. Man skal derfor også fokusere på at reducere miljøbelastningen fra vejtransport, snarere end at begrænse vejtransport.

- *Bedre statistik og bedre forskning og udvikling:*

Transport og logistik i EU lider under mangelfuld, ikke-harmoniseret og stærkt forsinket statistik. Dette betyder, at man reelt ikke kender transportmønstre og aktiviteter i EU og man ikke kan vurdere den fulde effekt af forskellige politiske tiltag. Effekten har været en skiftende kurs i det politiske fokus omkring transport i fællesskabet fra en tro på, at godset kunne tvinges over på jernbaner til en erkendelse af, at transportvalg og transportstrømme afspejler langt mere komplicerede forhold, efterspørgsel og præferencer. Under alle omstændigheder viser denne udvikling, at EU institutionerne mangler helt grundlæggende og opdateret faktisk viden om godstransport i Europa. Ydermere bliver transportstatistikker i dag til under ganske forskellige forudsætninger fra medlemsland til medlemsland.

Netop transportens flydende aktiviteter på kryds og tværs i fællesskabet gør, at der efter DTLs opfattelse er et hastende behov for etablering af et EU organ med særligt ansvar for at forankre forskning og udvikling på transport og logistik området. Dette organ skal også forbedre og udbygge det statistiske grundlag for transport og logistik i EU, som indtil videre varetages af Eurostat.

- *Transport af levende dyr:*

Kommissionen forventes i 2009 at ville fremsætte et forslag, der alene vedrører transporttid og arealkrav. DTL finder imidlertid, at den gældende lovgivning har behov for tilpasning på en række yderligere punkter, herunder sammenhæng mellem chaufførens køre- og hviletidsregler og hvilereglerne for de levende dyr, bedre præcisering af reglerne for, hvem der er ansvarlig for dyrenes tilstand før og under transport, bedre samarbejde om udviklingen af teknisk udstyr til kontrol af transporten og tiltag for bedre uddannelse.

- *Digital fartskriver:*

Den digitale fartskriver blev udviklet som et instrument til at fremme kontrollen af chaufførens køre- og hviletid. Juridiske og – i særdeleshed – tekniske problemer har imidlertid gjort introduktionen af den digitale tachograf i 2004 til en kompliceret affære. DTL har derfor – sammen med ITD – påvist at den digitale tachograf i visse tilfælde stjæler køretid i forhold til det tidligere analoge kontrolappa-

---

<sup>2</sup> Hvidbog om den fælles Transportpolitik frem til 2010 (2001) og Midtvejsevaluering af Hvidbogen (2006)

rat med store økonomiske tab for vognmændene og EU's samlede økonomi.

Kommissionen er i færd med at udarbejde en revision af det tekniske anneks, der regulerer kravene til den digitale tachograf. Dette reviderede anneks forventes vedtaget af en komité af medlemslandenes eksperter under ledelse af Kommissionen i juni 2009, men Kommissionen udelukker ikke en mere omfattende ændring af selve lovteksten inden for de kommende år. Sagen er af særlig betydning, idet den digitale tachograf er en væsentlig del af hverdagen for vognmænd og for chaufførerne. Enhver forbedring er af stor betydning for erhvervet.

- *Professionel diesel/energiavgifter:*

DTL fastholder, at EU burde vedtage en fælles afgift for diesel til professionel brug i hele EU. Kun derigennem kan EU forsøge at komme nærmere et egentlig fælles Indre Marked, med lige konkurrence mellem transportørerne. Kommissionen forventes i løbet af 2009 at fremlægge et forslag om særlige regler for professionel diesel, men ikke nødvendigvis en fælles afgift, snarere et bånd hvor medlemslandene kan lægges sig. Kommissionens initiativ vil også fokusere på at afgifterne skal fremme miljørigtige drivmidler, som f.eks. biobrændstof, der opnår en CO<sub>2</sub>-reduktion.

- *Modulvogntog*

Indenfor rammerne af Handlingsplan for logistik, har Kommissionen indledt et arbejde for at se på fordele og ulemper ved modulvogntog i EU. Kommissionens initiativ er positivt for at fastholde opmærksomheden på modulvogntog, og den rolle de kan spille i EUs transportsystem. Imidlertid er det også tydeligt, at modulvogntog fortsat møder modstand i dele af EU. Politisk er der derfor en grænse for, hvad Kommissionen kan gøre.

De seneste meldinger fra Belgien og Frankrig tyder dog på en stigende erkendelse i EU af fordelene ved modulvogntog og en vilje til at afprøve dem. I den situation er det positivt, at Kommissionen senest har ytret sig positivt for en større udbredelse af modulvogntog i EU. DTL støtter anvendelsen af modulvogntog, også for grænseoverskridende transporter i EU. DTL hilser forsøgsordninger velkomment, men erkender, at nye lovgivningsmæssige tiltag på EU-plan på nuværende tidspunkter risikerer at fastlåse situationen.

- *Mobilitet i byer*

Kommissionen skulle komme med en handlingsplan for mobilitet i byer med fokus på bedre udveksling af erfaringer og udvikling af netværk, for at hjælpe byer med at tackle udfordringerne fra mobilitet i byer. Handlingsplanen er udskudt, men forventes fortsat i 2009. Et problem er, hvor meget EU skal blande sig i disse lokale forhold.

DTL har gentagne gange understreget betydningen af, at mobilitet i byer behandles på en integreret måde, således at alle former for transport og alle behov for transport – både gods og passager – tages i betragtning. DTL finder det også vigtigt, at hvis der udvikles særlige miljøzoner i forskellige byer, skal kravene til køretøjerne være de samme i hele EU, for at sikre lastbilernes frie bevægelighed. Endelig er det vigtigt, at byer tilbydes kvalificeret bistand og assistance til løsning af problemerne i samarbejde med erhvervslivet.

**København/Bruxelles 15.maj 2009**