



# November/December



## MÅNEDSRAPPORT EU

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

12. december 2015

# 1. Översikt november/december

---

---

## Transportråd

Torsdag 10. desember 2015 var det rådsmøte med transportministerne fra medlemslandene i EU. På dette møtet ble blant annet sosiale aspekter med transportbransjen og transportsikkerhet diskutert. NLA fulgte møtet og i diskusjonen om sosiale aspekter i veitransportbransjen ble særlig kabotasje og «letterbox companies» hypping nevnt. Alle ministerne var enige om at det var nødvendig med en harmonisering og forenkling av regelverket for både kabotasje, kjøre – og hviletid og kombinert transport, men det var stor uenighet mellom landene da det gjaldt hvorvidt kabotasjereglene burde liberaliseres ytterligere eller ikke, og hvorvidt sjåføren skal kunne ta sin ukentlig hvile i lastebilen eller ikke. Ministerne poengterte også at det var viktig med mer og tettere samarbeid mellom medlemslandene.

Formannen fra Luxembourg forklarte om hvordan situasjonen er i dag med at den juridiske usikkerheten skader sektoren og at det er urettferdig konkurranse på markedet. Han sa videre at kommisjonen er i full gang med å utarbeide nye initiativer som skal gjelde for transportbransjen og at det i dette arbeidet er viktig at kommisjonen husker på at det er nødvendig å harmonisere reglene for kabotasje og kjøre – og hviletid bestemmelsene slik at de blir praktisert likt i alle medlemslandene. Han understreket også at det er viktig at medlemslandene blir flinkere til å utføre veikontroller slik at man kan få luket bort de useriøse aktørene på markedet. Han sa også at han håper at man kunne få en full liberalisering av transportbransjen, men at han mente at det var en stund til at dette kunne la seg gjøre da det var mye arbeid som måtte gjøres for de sosiale betingelsene for en full liberalisering ført.

Kommissionär Bulc mente at det var på tide å få et reglement som var tilpasset transport sektoren og at reglene for de sosiale aspektene må koordineres, ikke behandles separat med reglene for hvordan markedet skal fungere. Hun understreket at det er «europiske problemer, som krever europeiske løsninger». Hun fortsatte med å si at noen av medlemslandene hadde funnet verktøy som kunne være med på å bekjempe problemene, men at veitransporten spiller en såpass viktig rolle i Europa at det trengs løsninger på overstatlig nivå. Hun uttalte også at en liberalisering av sektoren må gå hånd i hånd med de sosiale hensyn og at det trengs en forbedring av lovverket som eksisterer i dag og at hun håpet på et godt samarbeid med medlemslandene i videre arbeid med veipakken.

Nederländerna er näste ordförande men endast att hålla ett rådsmöte inom transport under sin ordförandeperiod. De första månaderna av 2016 kommer rådets transportfolk vara mycket fokuserade på flygpaketet, och fokuserar på att arbeta med det koncentrerat istället för att arrangera ett rådsmöte mitt i det hela.

Planerade aktiviteter under det nederländska ordförandeskapet inkluderar:

14 januari: ett seminarium for myndigheter om kommissionens arbetsprogram för 2016, och om vägtransportpaketet.

25 januari: Ordförandeskapets prioriteringar kommer att bli presenterade för TRAN.

14 – 15 april: informal transport and environmental council. Under detta möte kommer främst smart sustainability att diskuteras, där utgångspunkten är att ITS kommer att spela en viktig

roll i framtiden spesielt vad gäller klimat och miljø. Samtidig hoppar ordförandeskapet Nederländerna att genomföra en trial i platooning för att visa på dess möjligheter för energieffektivitet och minskade utsläpp.

7 juni: TTE rådsmöte.

20 – 22 juni: TEN-T-dagar.

### **Kommissionen**

Eddy Liegeois är head of land transport på DG move, och under ett möte i EESC framhöll han, vad gäller det kommande vägtransportpaketet, att kommissionen nu lyssnar och är mottaglig för synpunkter. Det är nu som tillfället att bidra till vägtransportpaketet finns.

Kommissionär Mariane Thyssen för sysselsättning, socialpolitik, kompetens och rörlighet på arbetsmarknaden höll den 26 november 2015 ett [tal](#) där hon underströk vikten av att den europeiska arbetsmarknaden går mot integrering vad gäller arbetslöshet och jobbskapande. Hon belyser att ”vi måste undvika att prekära jobb blir normen och en arbetsmarknad där ett fåtal åtnjuter ett högt socialt skyddsnät och andra näst intill inget alls”.

### **2011 Whitepaper on Transports**

On November 12, 2015, the Commission held a stakeholder conference on the whitepaper implementation report. The vision, targets and objectives of the 2011 White Paper are still valid and topical. At the same time, the priorities of the new Commission warrant a deeper reflection on the orientations of EU transport policy, in order to ensure their compatibility and complementarity notably with the general agenda for growth, jobs and sustainability, the energy union action plan and the digital agenda. These Juncker priorities need to come back in the White paper implementation report.

Overall the meeting was very interesting, but nothing new was discussed. There was a focus on: decarbonisation, an integral logistical chain approach and digitalization.

### **EESC definition av “social dumping”**

Den 11-12:e november 2015 arrangerade European Economic and Social Committee (EESC) en konferens om social dumping och gränsöverskridande infrastrukturintegration. EESC har nyligen lanserat en opinion statement som innehåller en definition av begreppet Social Dumping, med motivationen att det är mycket svårt att diskutera ett begrepp utan att vara överens om betydelsen. Definitionen lyder: ”*practices that endeavour to circumvent or are in breach of social or market access regulations (letterbox companies) in order to gain competitive advantage*”. Eddy Liegeois är head of land transport på DG move, och han menar att en definition inte är viktig. Det viktiga är att rätt lagstiftning finns.

### **DG move efterfrågar gränskontroller**

Problemet med att flyktingar gjemmer sig i lastebiler för og nå sitt ønske om endelig destinasjon i Europa togs opp på ett möte i kommissionen den 4:e november. DG-move informerte om at de ønsker flere grensekontroller hvor lastebilene blir undersøkt. De vet at

dette er vanskelig både politisk og praktisk, men de understreket at det er nødvendig. De håper at de på en måte kan få til et automatisk kontrollsystem slik at man unngår kilometerlange køer og at kostnadene for sjåfør og transportselskap blir forhøyet

### **Vikt og dimensjoner**

13. November 2015 presenterte Europakommisjonen et forslag til implementeringsforordning, som skal gjennomføre bestemmelsen i direktiv 96/53/EF artikkel 8b nr. 3 om brukskrav for aerodynamiske innretninger montert bak på lastebiler, slepvogner, påhengsvogner og semitrailere. Forordningen angir brukskrav til slike innretninger, blant annet for å sikre en ensartet gjennomføring av artikkel 8b. Du kan lese mer [her](#).

### **Koldioxidutslipp**

Parlamentets transportutskott har i november 2015 publicert en rapport om växthusgasutslipp og EU-transporter. Slutsatserna är att transportsektorn är den enda sektor som ökat sina utslipp sedan 1990, samtidigt som utslipp av andra miljöfarliga ämnen än just växthusgaser har minskat. Sådan miljöfarlig luftförorening är ändå fortfarande till stor del orsakat av transporter. Sedan 2008 observeras en minskning av både efterfrågan på transporter och transporters utslipp, men det är oklart om det är cykliskt eller om utsläppen faktiskt har minskat. Läs rapporten [här](#).

Onsdag 18. november 2015 var NLA på det 6. Editing Board Meeting hvor arbeidet om en endring i EU-regulering No. 595/2009 foregår om CO2 fra lastbiler. I dette møtet ble arbeidet som er gjort i de tre ekspert- gruppene tilknyttet dette arbeidet så langt presentert. Det ble også lagt frem to pilot-undersøkelser for metoder for hvordan testing av CO2 - utslipp av lastebilmotor kan foregå. Hoved utfordringen i arbeidet med å komme med et nytt forslag i reguleringen, er å finne en test-metode som er solid nok til å være standarden for all testing for alle medlemslandene slik at alle som driver i lastebil næringen har det samme grunnlaget og de samme reglene og kravene og forholde seg til.

### **COP21 / Klimat**

The purpose of COP21 is to establish a framework that will monitor and put in to place each country's already submitted national reduction contributions. The Commission has collectively submitted reduction contributions, which is a binding, economy-wide domestic reduction target of at least 40% in greenhouse gas emissions by 2030. For the transport sector, as for the other non-ETS sectors, this means that emissions have to be cut by 30% below the 2005 level.

This means that, although COP21 will not introduce new targets but rather establish a framework and monitoring system to ensure that targets agreed on at COP15 in Copenhagen will be reached, transports will be in the spotlight.

### **Nasjonella energi- og klimaplaner inom energunionen**

Den 26:e november 2015 höll Transport-, telekommunikation- och energirådet möte om energiunionen. Man fattade beslut om att alla medlemstater ska utforma en nationell energi- och klimatplan, som kommissionen och medlemstaterna gemensamt ska utforma och följa upp. Den första nationella planen ska gälla mellan 2021 och 2030, och ska med ett holistiskt perspektiv integrera energi med klimat, och reflektera energiunionens fem områden (trygg energiförsörjning, solidaritet och förtroende, den inre marknaden för energi, energieffektivitet som ett bidrag till den minskade energiefterfrågan, utfasning av fossila bränslen inom ekonomin samt forskning, innovation och konkurrenskraft.

I Sverige har Näringsdepartementet tillsatt en ny tjänst med en person som ska arbeta enbart med utformningen av den svenska nationella planen, rapporterar den ständiga svenska representationen till EU.

### **Hållbara urbana miljöer**

I november diskuterades hållbar rörlighet i städer i parlamentet. Parlamentets synpunkter kan sammanfattas i att resor inom städer är till 50% kortare än 5 kilometer, varför andra transportmedel vore att föredra. Majoriteten av alla privatbilar går på traditionella bränslen och övergången till mer hållbara drivmedel är mycket långsam.

Hälsa, klimat, trafiksäkerhet, och smidigare transporter för att minimera pendlingstiden gör således att parlamentets transportutskott lägger fram ett förslag kring koldioxidutsläpp och urban infrastruktur.

### **Goods Transport Committee i IRU (CTM)**

5. november holdt IRU møde i Goods Transport Committee (CTM). På dagsordenen var blandt andet valg, hvor Radu Dinescu, Rumænien, blev valgt som ny formand for CTM. På valg var også medlemmer til Presidential Executive (bestyrelse), hvor CTM blandt andet valgte formanden for IRUs komite for EU (CLTM), Florence Berthelot fra FNTR (Frankrig) og formanden for den polske forening ZMPD, Jan Buczek, som medlemmer. På mødet blev der også truffet beslutninger om budgettet for 2016, hvilket medførte en række justeringer i priserne for IRU-carnet. Under diskussionerne efterlyste en række delegationer, herunder ZMPD fra Polen og kollegaer fra Ungarn, Litauen og Slovenien, en diskussion i CTM om "neo-protektionisme" i EU. IRU henviste dem dog til, at det er ansvarsområde for CLTM og spørgsmålet blev henvist der til.