EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.4.2014
COM(2014) 222 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om status for EU's marked for godskørsel

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om status for EU's marked for godskørsel

1. INTRODUKTION

I artikel 17, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel[1] fastsættes følgende:

"Kommissionen udarbejder en rapport, hvori der gøres status over Fællesskabets marked for godskørsel inden udgangen af 2013. Rapporten skal indeholde en analyse af markedssituationen, herunder en evaluering af kontrollens effektivitet, og udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet samt en vurdering af, om der er sket så store fremskridt med harmoniseringen af reglerne for bl.a. håndhævelse, infrastrukturafgifter samt social- og sikkerhedslovgivningen, at der kan tænkes en yderligere åbning af de nationale markeder for godskørsel, herunder cabotagekørsel."

Dette krav efterkommes med den her foreliggende rapport. Den samler dokumentation fra en række undersøgelser[2], og den anvender statistik om godskørsel indsamlet af Eurostat[3] og oplysninger om håndhævelsen af arbejdsmarkedsregler[4] inden for godskørsel indhentet fra medlemsstaterne. Den er også baseret på rapporten fra højniveaugruppen for udvikling af EU's marked for godskørsel af 19. juni 2012[5]. I rapporten inddrages resultaterne af den omfattende høring af interessenter, der fandt sted før og efter udarbejdelsen af højniveaugruppens rapport. Endelig følger den Kommissionens opfordring til en revision af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 som et led i REFIT-foranstaltningen[6].

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72-87.

2 Herunder "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" (Indsamling og analyse af data om vejtransportsektoren i EU) (AECOM 2013), "Development and Implementation of Road Cabotage" (Udvikling og gennemførelse af cabotagekørsel) (Europa-Parlamentet 2013), "Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012" (Vejtransportafgifter: opsummerende analyse og dataoversigter) (OECD 2013), "Sociale forhold og arbejdsvilkår for vognmænd" (Europa-Parlamentet 2013).

3 På grund af datagrundlaget omhandler denne rapport kun udviklingen i EU's marked for godskørsel indtil 2012. Den henviser derfor alene til EU-27.

4 Dvs. forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af disse bestemmelser, forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

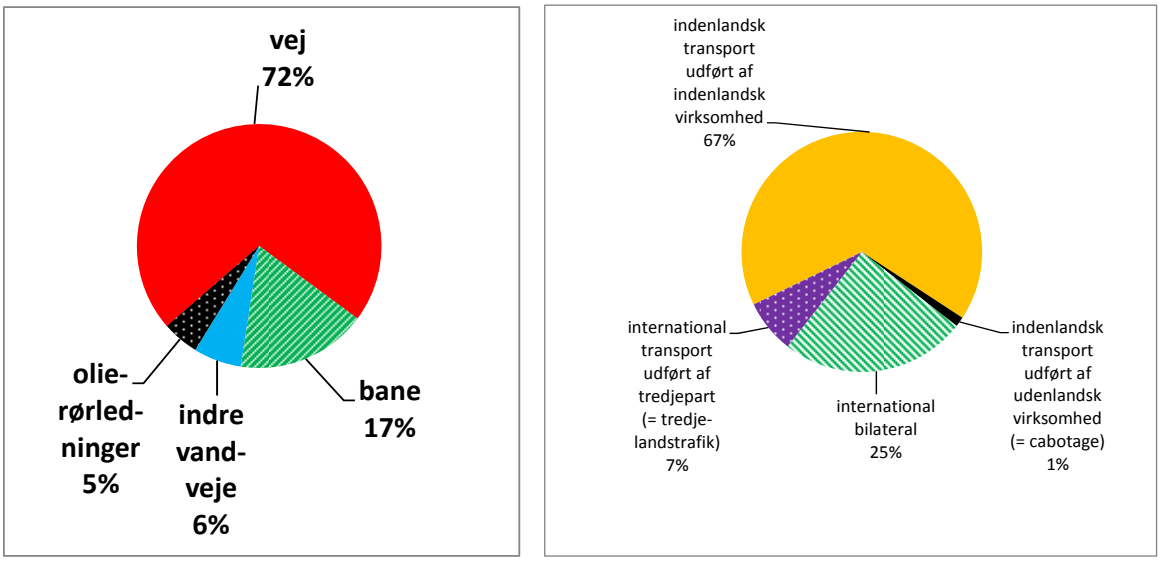
5 Rapport udarbejdet af højniveaugruppen for udvikling af EU's marked for godskørsel under ledelse af professor Bayliss, juni 2012.

6 Målrettet og effektiv regulering (REFIT): Resultaterne og de næste skridt, COM(2013) 685 final.

2. UDVIKLING AF MARKEDET FOR GODSKØRSEL

2.1. Godskørsel

Vejgodstransport er den vigtigste indlandstransportform i EU og tegner sig for mere end 70 % af den sammenlagte indlandstransportaktivitet, som det fremgår af figur 1.
Vejgodstransportens andel af den samlede indlandsgodstransport har været rimelig stabil i de sidste 10 år.



Figur 1 og 2: Fordeling efter transportform inden for indlandsgodstransport i EU-27 i 2012 (venstre). Vejgodstransport i EU-27 i 2012 efter transporttype (højre). Kilde: Eurostat, GD MOVE.

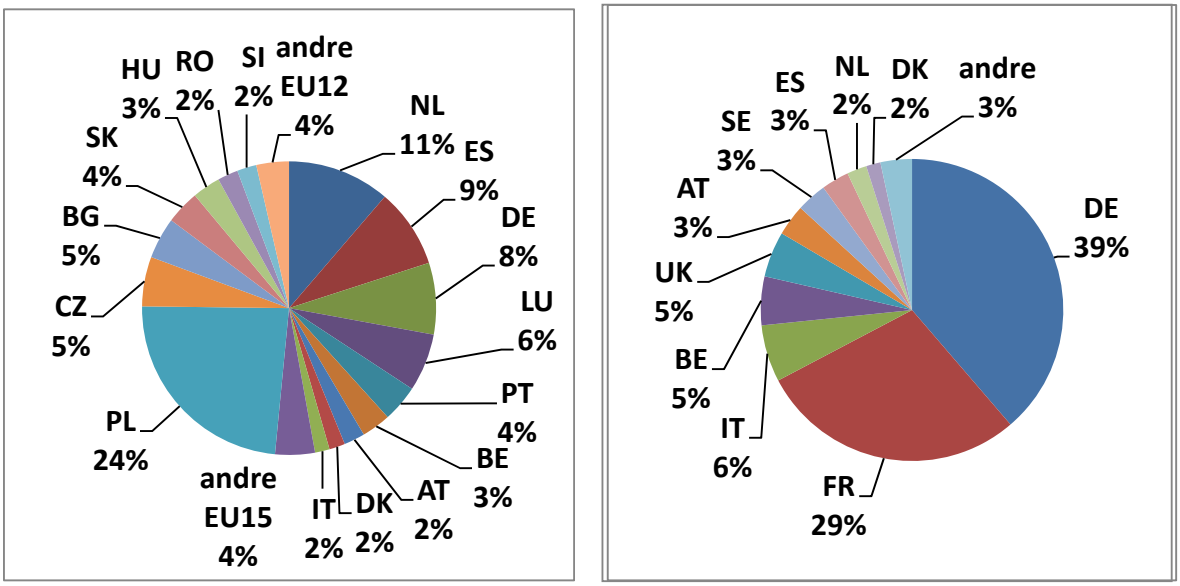
I 2012 nåede vejtransporten i EU-27 næsten op på 1 700 mia. tonkilometer, omkring 4 % mindre end i 2004 og omkring 13 % mindre end i rekordåret 2007.

Nationale transporter med indenlandsk registrerede køretøjer tegner sig for næsten to tredjedele af alle transportaktiviteter. Nationale transporter med køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat (dvs. cabotagekørsel), tegner sig kun for lidt mere end 1 % af den samlede godskørsel. Andelen af internationale transporter er steget gennem de sidste 10 år fra 30 % af alle vejgodstransporter i 2004 til 33 % i 2012. Dette viser, at det indre marked bliver stadig mere integreret i EU. Fire femtedele af alle internationale transporter foretages af køretøjer, der er registreret i den medlemsstat, hvor der sker læsning, eller den medlemsstat, hvor der sker aflæsning. En femtedel udføres med køretøjer, som er registreret i et tredjeland (dvs. tredjelandstrafik), en stigning fra en ottendedel i 2004. Andelen af tredjelandstrafik af alle vejgodstransporter er steget fra 4 til 7 % i perioden fra 2004 til 2012 (se også figur 2 ovenfor).

Tredjelandstrafikken steg med mere end 80 % fra 2004 til 2012 og er dermed det hurtigst voksende segment af markedet for godskørsel. Den drager fordel af den fuldstændige liberalisering af international transportvirksomhed inden for EU. Cabotagekørsel er også steget (med ca. 50 %), men ligger stadig på et forholdsvis lavt niveau. Cabotagekørsel

defineres i forordning (EF) nr. 1072/2009 som "national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat". Der må højst udføres tre cabotagekørsler i de første syv dage efter en international kørsel. Den store stigning i carbotagekørslerne skyldes til dels ophævelsen i 2009 og 2012 af de særlige overgangsbestemmelser for transportvirksomheder fra de fleste lande, som tiltrådte EU i henholdsvis 2004 og 2007.

Som det fremgår af figur 3 og 4, udfører transportvirksomheder fra EU-15[7] i absolutte tal stadig de fleste cabotagekørsler (51 %), dog primært i nabomedlemsstaterne til den medlemsstat, som køretøjet er indregistreret i. De vigtigste cabotagemarkeder er centralt placerede store transportmarkeder (Tyskland og Frankrig). I syv af de 10 medlemsstater, hvor der foretages flest cabotagekørsler, udføres de fleste cabotagekørsler med køretøjer, der er registreret i et EU-15-land. Transportvirksomheder fra EU-12 er nødt til at udføre relativt flere kørsler uden for deres hjemmemarkeder, fordi deres nationale markeder for godskørsel er så små. Frankrig alene har flere nationale godskørsler end alle de 12 medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007, tilsammen.



Figur 3 og 4: Cabotagekørsler i EU i 2012 efter køretøjets oprindelse (venstre) og efter værtsland (højre). Kilde: Eurostat, GD MOVE.

Omkring 15 % af den samlede godskørsel i 2012 var transport for egen regning, og de resterende 85 % var for fremmed regning. Godskørsel for fremmed regning er transporter, der gennemføres af vejtransportsektoren i EU som defineret i statistikken over erhvervsstrukturer, mens transport for egen regning gennemføres af andre erhvervssektorer til deres egne formål. Transporter for egen regning er vigtigere inden for national transport end inden for international transport.

[7] "EU-15" henviser til de medlemsstater, der tiltrådte EU før den 1. maj 2004. "EU-12" henviser til de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007.

Principielt er transporter for egen regning ikke tilgængelige for transportvirksomheder, der driver cabotagekørsel eller tredjelandstrafik. Kun kørsler for fremmed regning er relevante i denne sammenhæng. I indtrængningsgraden for cabotagekørsler tages der derfor kun højde for det markedssegment, der køres for fremmed regning. Data fra Eurostat viser, at udenlandske køretøjer i gennemsnit tegnede sig for 2,5 % af det samlede nationale marked for godskørsler for fremmed regning i EU-27 i 2012, mens indenlandske køretøjer tegnede sig for de resterende 97,5 %.

Det har været hævdet, at Eurostat-data undervurderer de faktiske niveauer af cabotagekørsler, men heller ikke medlemsstaternes kontrolrapporter påviser høje niveauer af uopdagede cabotagekørsler (se afsnit 4.2). Eurostats statistikker udgør desuden det mest omfattende og sammenlignelige datagrundlag, da de er resultatet af en officiel dataindsamling, som de nationale statistikkontorer har udført og indberettet til Eurostat i overensstemmelse med fælles standarder.

2.2. Virksomhedsstruktur og beskæftigelse

Markedet for godskørsel i EU tæller omkring 600 000 primært små virksomheder med i gennemsnit fire ansatte pr. virksomhed. Dette antal har været stabilt i de senere år, idet 80 % af virksomhederne har færre end 10 ansatte, og 99 % har færre end 50 ansatte. Vejtransportsektoren beskæftigede omkring tre millioner i 2011. Det skal bemærkes, at disse tal kun dækker virksomheder og ansatte på markedet for kørsler for fremmed regning. Virksomheder, der driver transport for egen regning, er ikke omfattet. En langsigtet tendens viser, at speditører og integratorer (dvs. personer eller virksomheder, der organiserer forsendelser for tredjemand) spiller en stadig større rolle i tilrettelæggelsen af disse transporter.

I løbet af den økonomiske nedgang er indtjeningen blevet mindre i både logistiksektoren og sektoren for godskørsel. Mindre rentable transporter er i stigende grad blevet udliciteret til små virksomheder, hvilket har øget antallet af led i logistikkæden[8]. Mange transportvirksomheder betragtes som sårbare i medfør af deres økonomiske situation (op til en tredjedel af alle franske transportvirksomheder ifølge Banque de France[9]).

De relativt lave opstartsomkostninger for transportvirksomheder betyder, at virksomheder, der forlader markedet, ofte kommer tilbage til markedet eller erstattes af nye virksomheder. Trods det ugunstige økonomiske klima er antallet af licenser, der er udstedt i f.eks. Spanien, steget i perioden 2010-2012 (fra næsten 26 000 ved udgangen af 2010 til mere end 27 000 ved udgangen af 2012). Dette viser, at sektoren er modstandsdygtig og tilsyneladende hurtigt tilpasser sig forandring og den økonomiske udvikling.

---

8 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

9 Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

Nogle interessenter[10] har påstået, at konkurrence fra transportvirksomheder fra medlemsstater med et lavere omkostningsgrundlag, som driver virksomhed på de nationale markeder via cabotagekørsel, har medført tab af arbejdspladser. Denne påstand underbygges ikke af de tilgængelige beskæftigelsesdata for sektoren. Beskæftigelsen i vejtransportsektoren er steget fra 2005 til 2011 med visse fald fra 2009 til 2010. Selv om der er behov for yderligere undersøgelser af, hvor mange arbejdspladser der er gået tabt på medlemsstatsniveau, kan det umiddelbart konkluderes, at disse fald hænger sammen med den økonomiske krise kombineret med chaufførernes høje gennemsnitsalder. I 2011 nåede beskæftigelsestallene i vejtransportsektoren i EU-27 op på samme niveau som før krisen. Der foreligger ingen objektiv dokumentation for, at cabotagekørsler, som repræsenterer en meget lille procentdel af den indenlandske transport, har haft nævneværdig indvirkning på lastbilchaufførernes beskæftigelse.

2.3. Udviklingen i produktiviteten

2.3.1. Arbejdsproduktivitet

Som det fremgår af tabel 1, er arbejdsproduktiviteten i landtransportsektoren lavere end gennemsnittet i økonomien som helhed og den laveste blandt alle transportformer. Den er desuden den eneste transportform, hvor arbejdsproduktiviteten er faldende. Der er behov for mere detaljerede oplysninger om produktivitetsniveauerne i sektoren for vejgodstransport. Der er endvidere behov for yderligere undersøgelser for at fastlægge, hvilken betydning konkurrencen har på arbejdsproduktivitetsniveauet inden for vejgodstransport. I henhold til undersøgelser, der er gennemført på tværs af sektorer, er arbejdsproduktiviteten i den bredere økonomi højere i segmenter, der er åbne for international konkurrence (i dette tilfælde international transport), end i de sektorer, der generelt er lukkede for international konkurrence (i dette tilfælde national transport). Produktivitetsniveauerne kan være op til 15 % lavere i sektorer, der ikke er åbne for international konkurrence[11]. Hvis de nationale markeder for vejgodstransport åbnes for international konkurrence, kan det derfor forventes at skabe produktivitetsgevinster.

De fleste medlemsstater oplevede et fald i produktiviteten i kølvandet på den økonomiske krise. Dette er i overensstemmelse med udviklingen i EU-økonomien i den pågældende periode. Under økonomisk nedgang falder de økonomiske output hurtigere end beskæftigelsen, og det fører til et fald i produktiviteten. EU-økonomien registrerede som helhed en meget lille stigning i produktiviteten på 0,6 % i perioden 2008-2011[12]. Der er stadig markante forskelle med hensyn til arbejdsproduktivitet mellem medlemsstaterne, der går hånd i hånd med forskellene i prisniveauer mellem disse medlemsstater.

---

10 Eksempelvis ETF (Det Europæiske Transportarbejderforbund), DTL (Dansk Transport og Logistik) og FNTR (La Fédération Nationale des Transports Routiers).

11 Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitetskommissionen, 2013.

12 Employment and Social Developments in Europe 2012, Europa-Kommissionen.

		Land-trans-port	Sø-trans-port	Luft-trans-port	Oplagring, hjælpevirk-somhed	Trans-port-sekto-ren	Sam-let øko-nomi
Arbejdspro-duktivitet, 20 10	**EUR pr. beskæftiget**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Gennemsnit-lig vækst i arbejdspro-duktiviteten, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabel 1: Arbejdsproduktiviteten i transportsektoren og den samlede økonomi. Kilde: Eurostat, nationalregnskab og statistik over erhvervsstrukturer.

2.3.2. Køretøjsproduktivitet

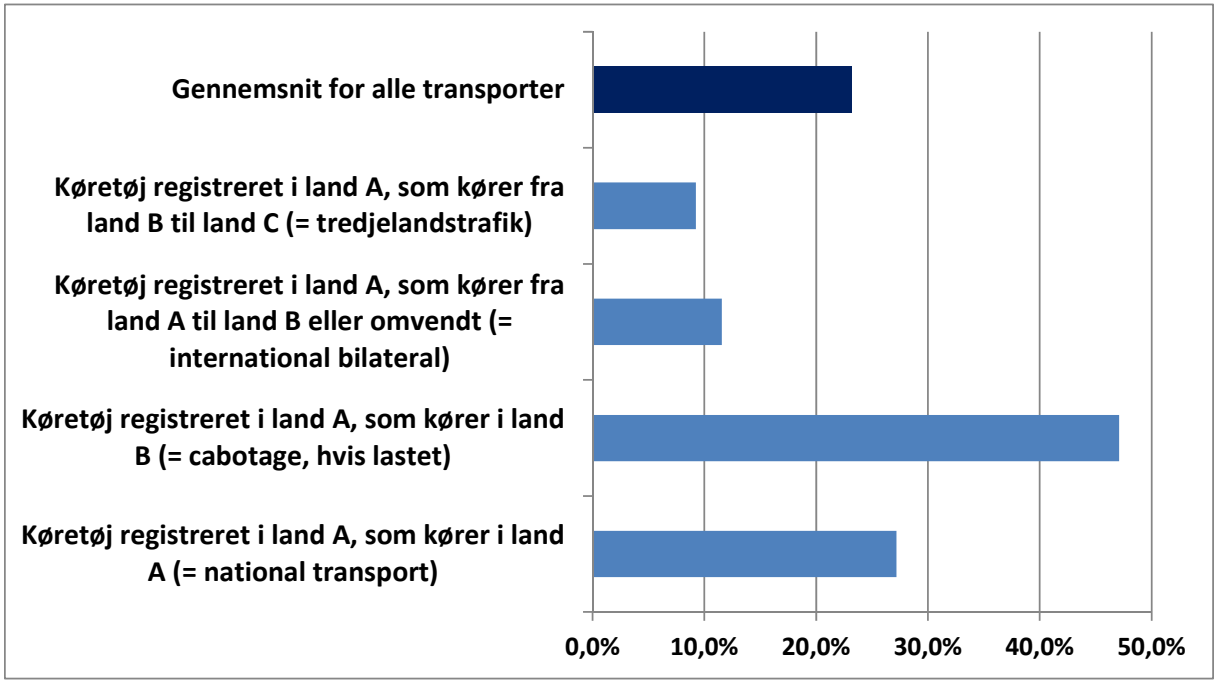
Som følge af skævheder i transportstrømme og logistisk praksis kan et vist antal tomme kørsler ikke undgås i forbindelse med vejgodstransport. De uønskede virkninger af tomkørsler i form af brændstofforbrug, CO_2-emissioner og omkostninger kræver, at de reduceres så vidt muligt. Omfanget af tomkørsler er reduceret let i de senere år takket være den langsomt stigende effektivisering af transportaktiviteterne. Alligevel omfattede næsten en fjerdedel (23,2 %) af alle køretøjs-km med lastbil i EU et tomt køretøj[13]. Selv om der ikke foreligger pålidelige statistikker vedrørende lasten af andre køretøjer, må det formodes, at delvist lastede køretøjer også er et almindeligt fænomen.

Der er stadig mange tomkørsler i forbindelse med nationale transporter. For indenlandske transportvirksomheder, der udfører nationale transporter, ligger tomkørselsprocenten lige over 25 %. For udenlandske lastbiler, der udfører nationale transporter i en anden medlemsstat end den, de er registreret i, ligger denne procentdel tæt på 50 %. Specialkøretøjer (f.eks. kølevogne til transport af kølevarer, tankvogne til transport af væsker eller renovationsvogne til transport af affald) er ofte delvist lastede eller tomme, fordi det er vanskeligt at finde returtransporter til specialforsendelser. Cabotagekørsel omfatter normalt transport af almindelig fragt med påhængsvogne med sidepresenning eller container. De mange tomkørsler skyldes derfor sandsynligvis ikke problemer med at finde returlast, idet der er rigelige mængder almindelig fragt. Transportvirksomheder begrænses tilsyneladende af kravene til cabotagekørsler, som forhindrer dem i at tilrettelægge deres transporter effektivt.

En analyse af omfanget af tomkørsler inden for forskellige markedssegmenter viser, at antallet af tomkørsler er meget lavere inden for segmenter, som er underlagt konkurrence, dvs.

[13] I dette afsnit anvendes tal indsamlet af Eurostat. De målte lastfaktorer for lastbiler kan dog variere efter den transporterede lasttype. Lastfaktorer er også begrænset af eksterne faktorer, som f.eks. tilladt totalmasse og dimensioner. Se også: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

international transport (tredjelandstrafik og bilateral international godskørsel),[14] sammenlignet med markedssegmenter, der stadig er underlagt restriktioner (se figur 5).



Figur 5: Tomkørsels-km i forhold til køretøjs-km efter transporttype i 2012. Baseret på data fra 21 af de 27 EU-medlemsstater i 2012 (data fra BE, IT, CY, MT, RO og UK foreligger ikke). Kilde: Eurostat, GD MOVE.

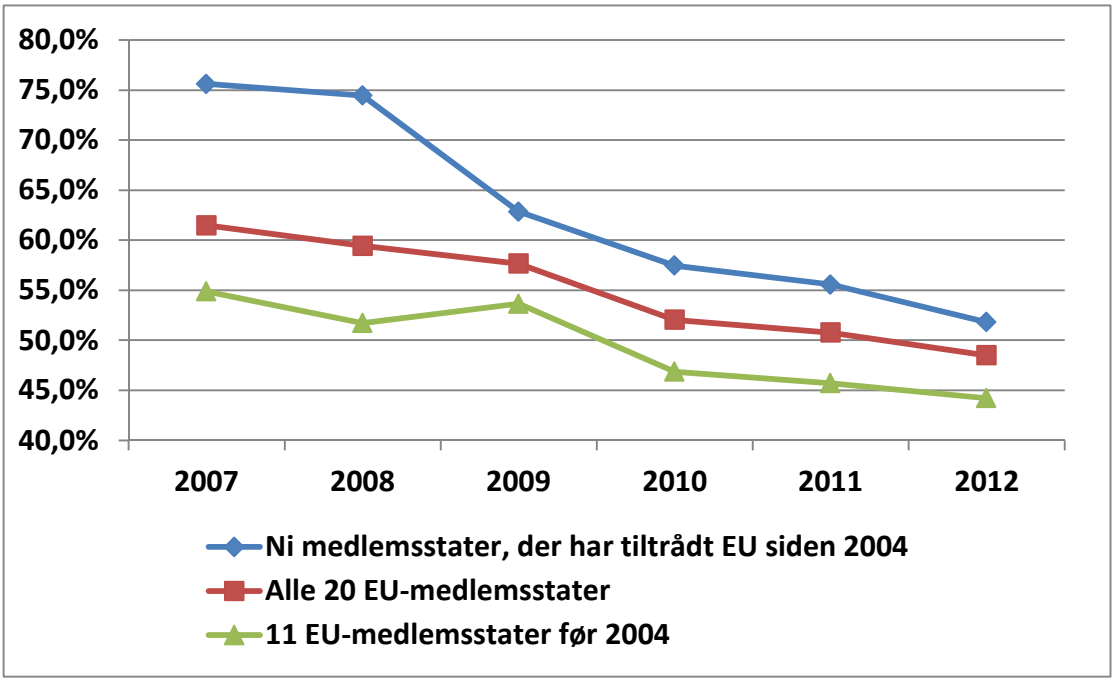
Markedsåbningens positive betydning for lastningsgraderne ses også af virkningen af ophævelsen af begrænsningerne for transportvirksomheder fra de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007. Da de cabotagebegrænsninger, der var pålagt dem, blev ophævet i 2009 og 2012, faldt deres andel af tomkørsels-km inden for cabotagekørsel betydeligt (se figur 6 nedenfor). Forordning (EF) nr. 1072/2009 har dog tilsyneladende ikke haft en positiv indvirkning på det samlede omfang af tomkørsel i forbindelse med cabotagekørsel. Inden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1072/2009 var der lempeligere bestemmelser i flere medlemsstater[15]. Efter ikrafttrædelsen af cabotagebestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009 i maj 2010 faldt det samlede omfang af tomkørsler under transporter i udlandet betydeligt langsommere end før, og det er stadig næsten dobbelt så stort som omfanget af

14 Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

15 I Italien kunne transportvirksomheder udføre cabotagekørsler i op til 15 dage om måneden, dog højst fem sammenhængende dage ad gangen. Det Forenede Kongerige valgte at fortolke cabotage som en "midlertidig" aktivitet, hvor transportvirksomhederne skal kunne dokumentere, at deres køretøjer har forladt landet mindst én gang om måneden. I 1998 fastsatte Grækenland en tidsbegrænsning for cabotagekørsel på to måneder om året. Den blev i 2000 erstattet af et cirkulære, som ophævede tidsbegrænsningen for cabotagekørsel og i stedet definerede cabotagekørsel som en aktivitet, der ikke er permanent, hyppig, regelmæssig eller kontinuerlig. Ud over at opfylde visse andre betingelser skulle køretøjerne forlade græsk territorium mindst én gang om måneden. Frankrigs forsøg i 2002 på at begrænse cabotagekørsler til én uge ad gangen blev afvist af Kommissionen som uforholdsmæssig.

tomkørsler med indenlandske køretøjer, der gennemfører nationale transporter. Selv om andre forhold, som f.eks. den økonomiske krise, også har betydning, tyder dette på, at de nuværende begrænsninger for cabotagekørsler forhindrer transportvirksomhederne i yderligere at øge deres effektivitet. Yderligere markedsåbning kan derfor med rimelighed forventes at reducere omfanget af tomkørsler i forbindelse med indenlandske transporter. Mulighederne for at mindske omfanget af tomkørsler bør dog afvejes mod risikoen for, at yderligere markedsåbning medfører øget efterspørgsel efter vejtransport. Det kan ske, hvis det øgede udbud af vejtransport udløser et væsentligt fald i vejtransportpriserne[16]. I sådanne tilfælde kan virkningerne blive kraftigere for transportsektoren i medlemsstater med højere omkostningsniveauer, potentielt også i form af overflytning af transportarbejde mellem transportformer. Ikke desto mindre bør det noteres, at et fald i vejtransportpriserne ville komme brugerne af transportydelser og forbrugerne til gode[17].

Også andre forhold kan medvirke til at mindske de samlede CO_2-emissioner og forbedre køretøjernes brændstofeffektivitet, f.eks. udvikling af målemetoder for brændstofforbrug og CO_2-emissioner som dem, Kommissionen vil præsentere i den kommende meddelelse om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO_2-emissioner.



Figur 6: Udviklingen i andelen af tomkørsels-km på transporter i udlandet i perioden 2007-2012 efter gruppe af medlemsstater, hvor køretøjet var registreret. Baseret på data fra 20 af de 27 EU-medlemsstater i 2012 (data fra BE, IT, CY, LU, MT, RO og UK foreligger ikke). Kilde: Eurostat, GD MOVE.

16 Factsheet No 4/1, ASSIST - Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.

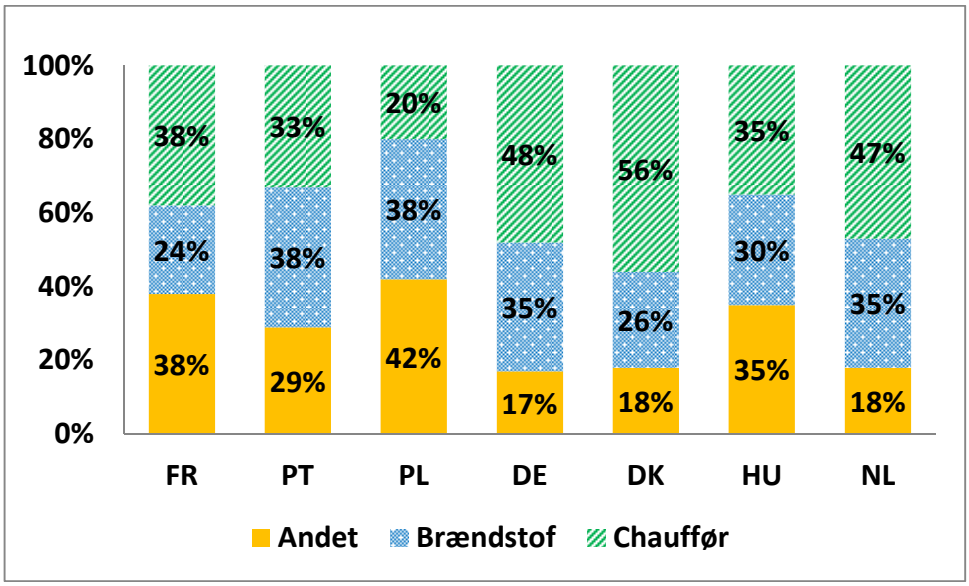
3. UDVIKLING I OMKOSTNINGSSTRUKTURER I VEJTRANSPORTSEKTOREN

3.1. Omkostningsfaktorer: En oversigt

Omkostningsniveauet er en af de centrale faktorer, som afgør konkurrencedygtigheden inden for vejtransportsektoren. Af andre faktorer kan nævnes specialisering og tjenesteydelsernes kvalitet. Nogle af disse omkostninger hænger tæt sammen med den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret (herunder omkostninger til køretøjsregistrering og -vedligeholdelse, virksomhedsbeskatning og kapitalomkostninger), mens andre er variable og afhænger af den medlemsstat, hvor virksomheden udfører transporter (vejafgifter og brændstofafgifter). Da der findes afstandsbaserede tillæg og national lovgivning, som i nogle tilfælde bevirker, at lønningerne tilpasses minimumsstandarderne i den medlemsstat, hvor transporterne udføres[18], indgår lønomkostninger i en vis udstrækning også i denne kategori. Brændstof og lønomkostninger er de to væsentligste omkostningsfaktorer i vejtransport-sektoren. For at fastslå, hvordan yderligere markedsåbning vil påvirke vejtransportsektorens struktur, kan man f.eks. sammenligne industriens omkostningsstruktur i hele EU. Harmo-nisering af omkostningsstrukturer og -niveauer er ikke et mål for EU's politikker, og det hører ikke under EU's kompetencer. Det hævdes dog, at markedsåbning kan føre til uønskede resultater, hvis konkurrencepresset fører til manglende overholdelse af arbejdsmarkedsregler, som f.eks. køre-/hviletidsbestemmelser, og det vil igen have konsekvenser for trafiksik-kerheden. En sådan udvikling vil være i strid med EU's transportpolitiske mål.

Omkostningsstrukturerne ligner hinanden mere og mere i hele vejtransportsektoren. Den relative betydning af de to vigtigste omkostningsfaktorer (løn- og brændstofomkostninger) har nu nået sammenlignelige niveauer i hele EU. Lønomkostningerne tegnede sig i 2004 for mellem 10 og 30 % af de samlede omkostninger i de medlemsstater, der tiltrådte EU i det pågældende år, men de er siden steget, så de nu udgør mellem 20 og 40 % af omkostningerne i disse medlemsstater. I absolutte tal er lønomkostningerne i de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007, stadig lavere end i EU-15-medlemsstaterne, men forskellen udlignes støt. Forskellene i brændstofomkostninger varierer fra 24 % til 38 % af de samlede omkostninger.

[18] Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1-6, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) n r. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I), EUT L 177 af 4.7.2008, s. 6-16.



Figur 7: Omkostningsfordeling for transportvirksomheder fra udvalgte medlemsstater. Kilde: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

Harmoniseringen er desuden fortsat inden for andre områder under EU's kompetence, og det påvirker transportvirksomheders driftsomkostninger, som f.eks. vejafgifter. Disse tendenser beskrives i yderligere detaljer i afsnit 6 i dette dokument.

3.2. Udvikling i lønomkostninger

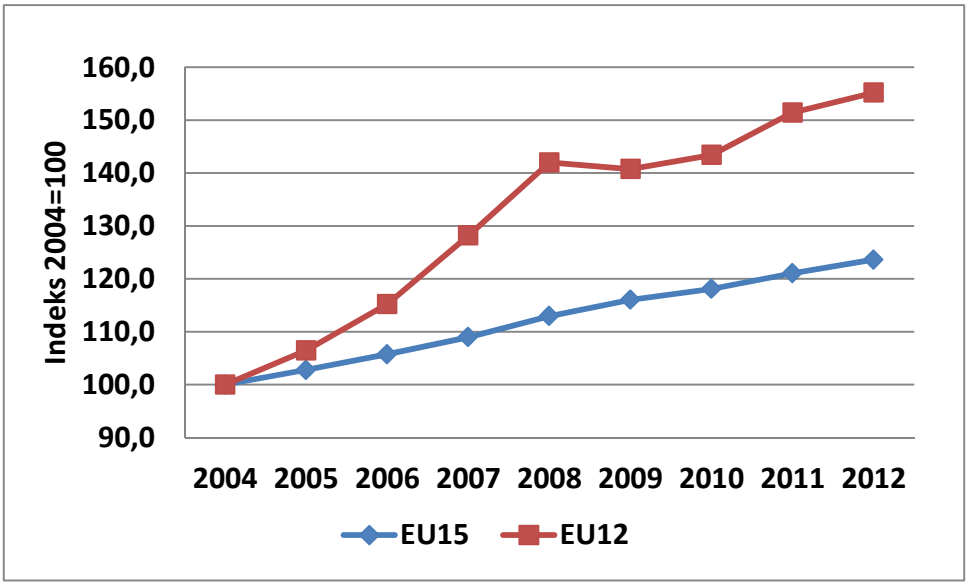
Aflønning i vejtransportsektoren opdeles normalt i forskellige omkostningskomponenter. Månedslønningerne fastsættes ud fra mindstelønnen eller kollektive overenskomster[19]. Det gennemsnitlige lønniveau varierer efter transporttype (national eller international) og er højere for internationale transporter end for nationale transporter. Ud over disse forskelle er der andre løntillæg, som skal lægges til de fastsatte lønniveauer. De mest almindelige er daglige godtgørelser (dagpenge) og afstandsbaseret bonus[20]. Som følge af lønomkostningernes betydning for transportvirksomhedernes omkostningsstrukturer kan forskellene i lønniveauet påvirke forretningspraksis i sektoren. Virksomheder kan udflage deres aktiviteter til medlemsstater med lavere lønomkostninger. Hvis udflagning sker i overensstemmelse med de etableringskrav, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1071/2009, kan denne praksis bidrage til grænseoverskridende investeringsstrømme og styrke integrationen af EU's transportmarked. Visse tilfælde af udflagning (f.eks. når transport alene udføres i en anden medlemsstat end indregistreringslandet) kan være bevidste forsøg på at undgå skatter og lønudgifter.

---

19 I juli 2013 havde 21 af EU's 28 medlemsstater (alle med undtagelse af Danmark, Tyskland, Italien, Cypern, Østrig, Finland og Sverige) fastsat bestemmelser om mindstelønninger ved lov eller ved national tværsektoriel aftale. I de lande, hvor mindstelønninger ikke er fastsat, er der indgået kollektive overenskomster, som i nogle tilfælde dog kun gælder for visse virksomheder (f.eks. de virksomheder, der er medlemmer af handelskamre), og som kan variere fra region til region i medlemsstaten.

20 I henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 er afstandsbaserede tillæg ulovlige, hvis de er af en sådan art, at de bringer trafiksikkerheden i fare.

Selv om situationen på de enkelte markeder må analyseres nøjere, er der tegn på at forskellene mellem lønniveauerne er ved at blive så små, at risikoen for ulovlig adfærd minimeres[21]. Alligevel er der stadig behov for at styrke indsatsen for håndhævelse. Nok er der stadig lønforskelle, men de absolutte lønomkostningsniveauer stiger hurtigere i de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007. Hvis alle lønelementer tages i betragtning, nærmer de rumænske chaufførers lønninger sig tilsyneladende de spanske chaufførers lønninger, for så vidt angår internationale transporter (4-5 EUR/time)[22]. Disse tendenser er i overensstemmelse med konvergensen af gennemsnitslønnen i EU (se figur 8). Det betyder, at lønforskellene i vejtransportsektoren kan sammenlignes med forskellene i gennemsnitslønnen i hele EU og på tværs af økonomien. Diagrammet nedenfor viser den relative lønstigning for arbejdstagere fra EU-12 i forhold til lønstigningen for arbejdstagere fra EU-15.



Figur 8: Udviklingen i lønomkostningsindekset for virksomheder i EU-15 og EU-12 siden 2004. Kilde: Eurostat, GD MOVE.

Som vist ovenfor svarer forskellene i gennemsnitslønnen i vejtransportsektoren stadig til forskellene i gennemsnitslønnen mellem medlemsstaterne generelt. Det skal dog bemærkes, at forskellene i denne sektor kan have større betydning for konkurrencen som følge af vejtransportens mobile karakter. I modsætning til andre sektorer kan transporttjenester midlertidigt leveres i andre medlemsstater, mens lønforholdene fra bopælsmedlemsstaten delvist bevares. Der er vedtaget EU-lovgivning, som i nogle tilfælde kan forbedre beskyttelsen af ikke-residente arbejdstagere, der midlertidigt leverer tjenester i andre medlemsstater. direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere[23] gælder for chauffører, hvis de er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Ved forordning (EF) nr. 593/2008 om

[21] Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28. januar 2014.

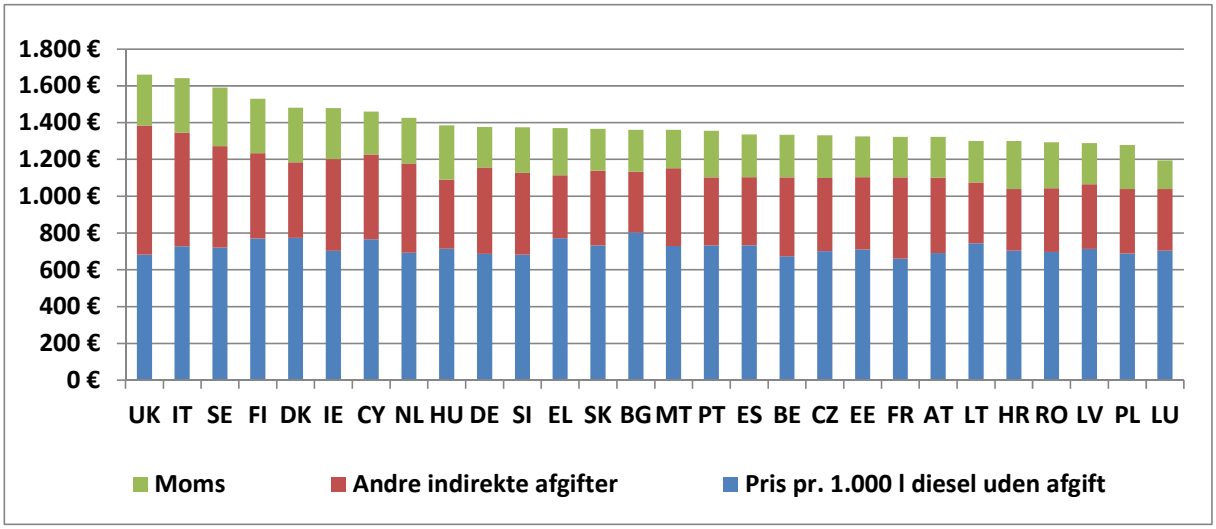
[22] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

[23] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser, EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1.

lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser[24] fastlægges generelle kriterier for lovvalg i forbindelse med kontraktlige forpligtelser. I visse tilfælde kan den lov, der normalt ville gælde for kontrakten, tilsidesættes, hvis den erstattes af obligatoriske regler som defineret i de internationalprivatretlige regler, der gælder for det sted, hvor arbejdet sædvanligvis udføres (artikel 8).

3.3. Udvikling i brændstofomkostninger

Brændstofomkostningerne i EU har fulgt udviklingen i råoliepriserne på de internationale markeder og udviser ikke betydelige udsving. Dette kan delvist spores tilbage til den gradvise harmonisering af beskatningen af energiprodukter og elektricitet i EU, som er underlagt bestemmelserne i Rådets direktiv 2003/96/EF ("direktivet om energiafgifter')[25]. Punktafgiftsstrukturen for brændstof er harmoniseret. Ved direktivet fastlægges der minimumsafgifter for energiprodukter, som anvendes som motorbrændstof. Medlemsstaterne kan dog frit fastsætte deres nationale afgiftssatser, som de ønsker det. De nationale afgiftssatser varierer fra medlemsstat til medlemsstat. Brændstofomkostningerne er lavest i Luxembourg og højest i Det Forenede Kongerige.



Figur 9: Typisk pris på dieselbrændstof pr. 1 000 liter efter medlemsstat (januar 2014). Kilde: Market Observatory Oil Bulletin, 2014, Europa-Kommissionen, GD Energi.

3.4. Andre omkostningsfaktorer

Bortset fra de to vigtigste omkostningsfaktorer pålægges transportvirksomheder andre afgifter, som f.eks.:

– engangsafgifter i forbindelse med etableringen af virksomheden (herunder køb og registrering af køretøjer)

[24] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (Rom I), EUT L 177 af 4.7.2008, s. 6.

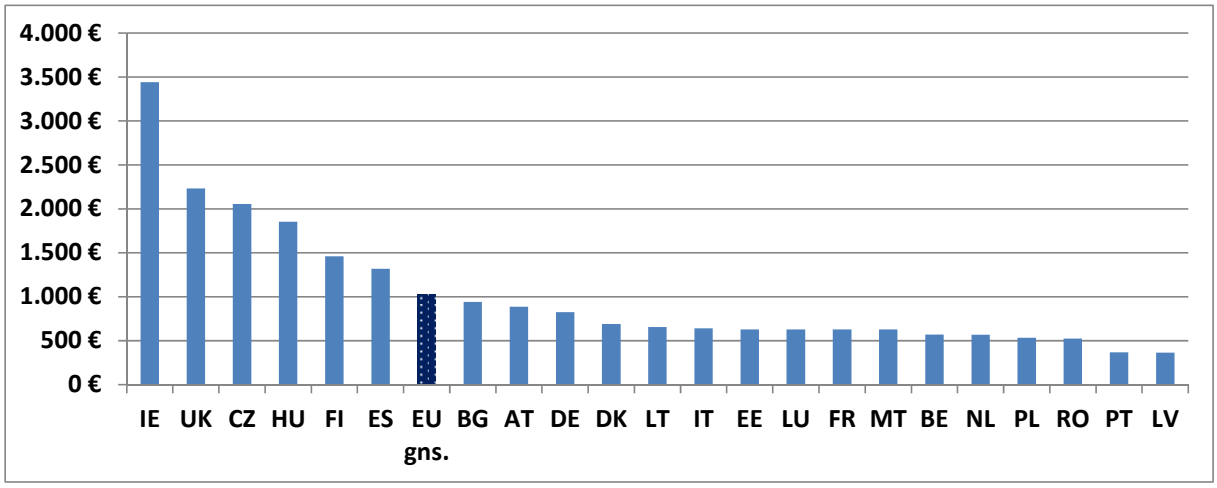
[25] Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, EUT L 283 af 31.10. 2003, s. 51.

– periodiske afgifter på ejerskab eller omsætning af køretøjer

– afgifter på brugen af køretøjer (indkomstskat eller tids- eller afstandsbaserede vejafgifter).

Det relative niveau af disse afgifter kan påvirke branchens adfærd. Væsentlige forskelle i afgiftsniveauerne kan give incitament til ulovlig udflagning, og det vil skabe ulemper for lovlydige virksomheder. Selv om skatte- og afgiftsniveauerne stadig er forskellige, sker der tilsyneladende en tilnærmelse af afgifterne pr. køretøj mellem EU's medlemsstater.

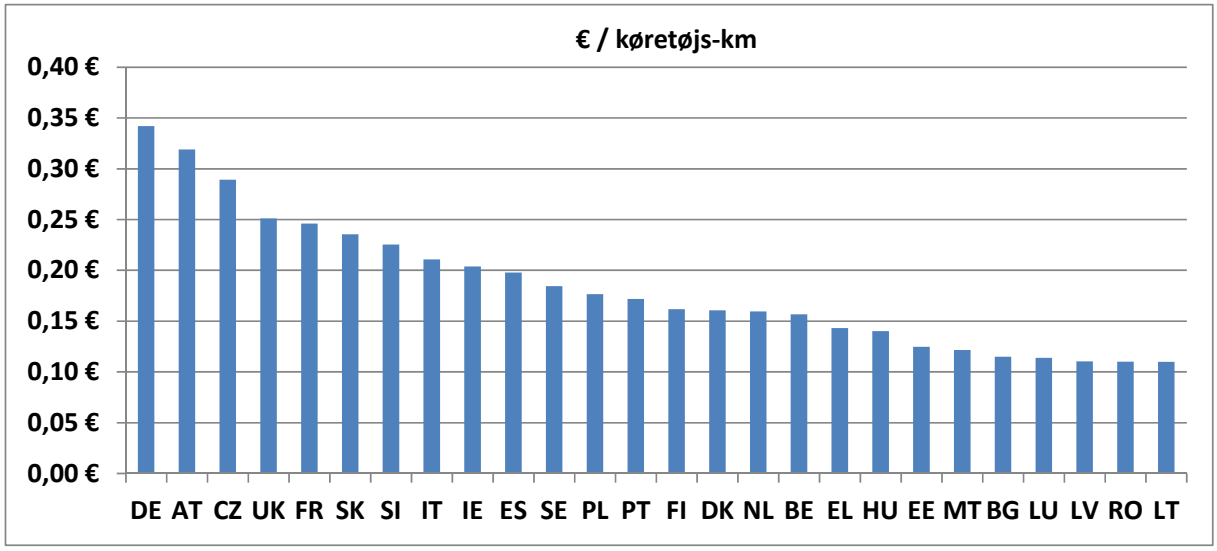
Der er stadig forskelle i de omkostninger, der betales ved etablering, køretøjsregistrering og omsætning af køretøjer. Etableringsgebyrer varierer fra et engangsgebyr på ca. 40 EUR i Tjekkiet til over 1 000 EUR i Bulgarien[26]. Køretøjsafgifter (registrerings- eller ejerskabsafgifter) varierer også mellem medlemsstaterne. Variationen i afgiftsniveauet følger ikke den opdeling mellem EU-12 og EU-15, der ses i forbindelse med lønomkostninger. De årlige køretøjsafgifter, der fremgår af figur 10 nedenfor, varierer f.eks. i et interval fra 1 til 10. Blandt de 10 dyreste medlemsstater med hensyn til årlige køretøjsafgifter tilhører de tre EU-12 (Tjekkiet, Ungarn og Bulgarien).



Figur 10: Årlig køretøjsafgift (EUR) for et standardsættevognstog (2012), kilde: ACEA Tax Guide 2012.

Uden at foretage en detaljeret analyse af de konkrete forskelle for hver omkostningskomponent er det interessant at bemærke, at de gennemsnitlige skatter og afgifter på indenlandske ruter tilsyneladende ikke varierer betydeligt mellem medlemsstaterne. I henhold til OECD's beregninger (se figur 10) beløber nettobeløbet af afgifter pr. køretøjs-km sig i gennemsnit til 0,18 EUR med relativt lille variation mellem medlemsstaterne. De højeste afgifter i EU opkræves i Tyskland (0,34 EUR/køretøjs-km), og de laveste i Bulgarien, Luxembourg, Letland, Litauen og Rumænien (0,11 EUR/køretøjs-km).

[26] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.



Figur 11: Nettoafgifter betalt pr. køretøjs-km (indenlandsk transport, 2012). Kilde: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012, OECD 2013.

Dette skyldes delvist medlemsstaternes øgede brug af områdebaserede brugsafgifter (dvs. vignetter eller bompenge/vejafgifter). Siden vedtagelsen og den efterfølgende revision af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer[27] har flere og flere medlemsstater indført brugsafgifter for veje. De konvergerende omkostningsstrukturer kræver i stigende grad, at transportvirksomhederne forbedrer deres effektivitet og leverer tjenester af højere kvalitet. Denne forbedring vil være til fordel for vejtransportindustriens kunder, navnlig speditører og detailindustrien, og vil gennem dem øge EU-økonomiens effektivitet og konkurrenceevne som helhed.

4. HÅNDHÆVELSE AF BESTEMMELSER OM ÅBNING AF MARKEDET FOR GODSKØRSEL

Forordning (EF) nr. 1071/2009[28] og forordning (EF) nr. 1072/2009 har til formål at give virksomheder retfærdig adgang til det internationale marked for godskørsel, herunder ved at opstille yderligere kriterier, som myndighederne kan bruge til kontrollere overensstemmelsen med disse. Det er nødvendigt, at disse forordninger håndhæves effektivt, hvis det skal sikres, at virksomhederne på vejtransportmarkedet er pålidelige og konkurrerer på lige vilkår. Det er dog stadig problematisk at håndhæve nogle af deres bestemmelser. Især to aspekter skaber vanskeligheder for transportvirksomheder og myndigheder: kravene om, at virksomhederne skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted, i forordning (EF) nr. 1071/2009, og bestemmelserne om cabotagekørsel i forordning (EF) nr. 1072/2009.

[27] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer som ændret ved direktiv 2006/38/EF og direktiv 2011/76/EU.

[28] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF, EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

4.1. Forordning (EF) nr. 1071/2009: håndhævelse

Forordning (EF) nr. 1071/2009 om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samlede flere retsakter med det formål at forenkle og supplere deres håndhævelse. Den indførte yderligere krav, herunder et krav, om at transportvirksomheder skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted, bestemmelser om en fællesskabslicens, specifikke krav til transportledere og øget samarbejde mellem medlemsstaterne inden for håndhævelse (navnlig via sammenkobling af nationale registre over vejtransportvirksomheder, ERRU).

Disse ændringer har medvirket til at skabe yderligere harmonisering, herunder med hensyn til fællesskabslicensernes format. Der er dog stadig meget, der skal gøres for at afslutte gennemførelsen af denne forordning, navnlig via den fulde sammenkobling af ERRU. Lokale rapporter viser også, at der i visse medlemsstater stadig findes "postboksfirmaer" (dvs. virksomheder, som af skattehensyn er "etableret" i en medlemsstat, hvor de ikke udfører administrative funktioner eller erhvervsaktiviteter, i strid med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1071/2009). Denne praksis er ikke i overensstemmelse med lovgiverens hensigt. Der er dokumentation for nogle tilfælde af sådan praksis[29], men de er vanskelige at kvantificere, eftersom de er ulovlige.

Sådanne "postboksfirmaer" findes stadig som følge af forskellene i de ressourcer og prioriteter, der tildeles myndighederne i de berørte medlemsstater. Det kan skabe vanskeligheder for andre medlemsstater, der rapporterer sådanne firmaer til den medlemsstat, de er registreret i, og som ikke altid kan regne med fast støtte fra deres modparter. Bestemmelserne vedrørende håndhævelsen af kravet om et "varigt forretningssted" er desuden svage[30]. Det grænseoverskridende samarbejde bør derfor styrkes på dette område, ligesom der bør sikres strengere håndhævelse af de relevante bestemmelser.

4.2. Forordning (EF) nr. 1072/2009: gennemførelse og nationale foranstaltninger

Både myndigheder og transportvirksomheder rapporterer om forskelle i de metoder, der anvendes til at håndhæve forordning (EF) nr. 1072/2009. Disse forskelle kan afskrække transportvirksomheder fra at drive virksomhed på indenlandske markeder i andre lande. Trods forsøg på at præcisere betingelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009[31] er der stadig forskelle i gennemførelsen af visse bestemmelser. Finland betragter f.eks. multi drop-kørsler (hvor en transportvirksomhed læsser en del af en last af på forskellige destinationer, som f.eks. datterselskaber i samme koncern) som flere transporter, mens andre lande betragter multi drop-kørsler som én transport. Myndighederne i Danmark og Finland kræver, at

---

29 Inspektion i forbindelse med udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren: en vejledning til kontrolmyndigheder. Endelig rapport fra TRANSPO-projektet, marts 2012, www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 I artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009 anføres følgende: "Indtil 31. december 2014 skal medlemsstaterne mindst hvert femte år kontrollere, at virksomhederne fortsat opfylder [betingelserne for adgang til vejtransporterhvervet]".

31 The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers. Europa-Kommissionen, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

transportvirksomheder kan dokumentere cabotagekørsler ved hjælp af et fragtbrev ved kontrol på stedet. Andre giver transportvirksomheder tid til at indsamle disse oplysninger, hvis de ikke umiddelbart foreligger, f.eks. hvis fragtbrevet ikke følger med lasten.

Nogle medlemsstater har desuden haft tendens til at begrænse de omstændigheder, hvorunder transportvirksomheder kan udføre internationale transporter og cabotagekørsler, gennem både lovgivning og håndhævelsespraksis. Som eksempel kan nævnes myndigheder, der har forskelsbehandlet køretøjer tilhørende datterselskaber af lokale virksomheder, som er etableret i en anden medlemsstat, eller som har anvendt restriktive bestemmelser på varer, der primært transporteres af ikke-residente transportvirksomheder. Private initiativer, som myndighederne tillader, bidrager til stigmatisering af udenlandske chauffører. I en medlemsstat er en applikation til smartphones, som sporer udenlandskregistrerede lastbiler, blevet ret populær hos de lokale chauffører. På lang sigt er der risiko for, at sådanne lovgivningsmæssige og private initiativer vil underminere reglerne om det indre marked på transportområdet og de effektivitetsgevinster, der følger af åbningen af markedet for grænseoverskridende transport.

Relevansen af sådanne fremgangsmåder er endnu mere tvivlsom, når det lave antal dokumenterede overtrædelser af cabotagebestemmelser tages i betragtning. Der er stadig visse bekymringer med hensyn til ulovlige cabotagekørsler (dvs. cabotagekørsler, der overstiger de tre kørsler, der tillades i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009, eller som ikke finder sted efter en international transport, eller som finder sted mere end syv dage efter en international transport), men myndighederne har i almindelighed ikke kunnet underbygge sådanne påstande. I medlemsstater, hvor man har gennemført omfattende kontrol af cabotagekørsler, har der været få overtrædelser (1,7 % af alle køretøjer, der er kontrolleret i Danmark[32]). Myndighederne støder hyppigere på andre overtrædelser, f.eks. manglende overholdelse af køretider, som påvirker både konkurrencen mellem transportvirksomheder og trafiksikkerheden.

Endelig forstås, fortolkes og anvendes forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009 forskelligt i de forskellige medlemsstater. Det betyder, at transportvirksomhederne skal håndtere et dyrt og forvirrende sammensurium af regler, som pakken fra 2009 egentlig skulle fjerne.

4.3. Revision af forordningerne under REFIT-foranstaltningen

Med sin meddelelse om målrettet EU-regulering fra december 2012[33] lancerede Kommissionen programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), som har til formål at gøre EU-lovgivningen klarere og mindske de reguleringsrelaterede byrder. Under den screening, der fulgte i kølvandet på meddelelsen, blev en revision af forordning (EF)

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece. Yderligere oplysninger findes på: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

[33] Målrettet EU-regulering (COM(2012) 746).

nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 udpeget som en prioritet. En forenkling af forordningerne vil sætte kontrolmyndighederne i stand til at håndhæve dem på en mere effektiv og ensartet måde og vil sikre transportvirksomhederne en konsekvent fortolkning af forordningerne og et forudsigeligt forretningsmiljø. Revisionen skal afklare de problematiske udtryk i forordningerne, herunder definitionen af "et faktisk etableret og varigt forretningssted" i forordning (EF) nr. 1071/2009 og af cabotagekørsel i forordning (EF) nr. 1072/2009. Medlemsstaternes muligheder for at samarbejde om styrkelsen af forordning (EF) nr. 1071/2009 kan udvides yderligere. Mulighederne for at håndhæve forordningerne kan endelig blive styrket gennem en revision. Hvis der indføres yderligere præskriptive bestemmelser om, hvor ofte og hvordan kontrol skal gennemføres, vil det medvirke til at afhjælpe de nuværende forskelle i forbindelse med håndhævelsen af forordningerne. Håndhævelsen kan også gøres mere effektiv gennem bedre udnyttelse af nye tekniske kontrolmuligheder, f.eks. den nye generation af digitale fartskrivere.

5. VEJTRANSPORTSEKTORENS SOCIALE DIMENSION

EU-lovgivningen fastlægger både en generel og en sektorbestemt ramme, der har til formål at sikre trafiksikkerheden, tilvejebringe tilstrækkelige arbejdsforhold og sikre, at konkurrencen ikke fordrejes i vejtransportsektoren. Denne ramme omfatter forordning (EF) nr. 561/2006 om køre- og hviletider[34] og direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter[35]. For at sikre, at disse regler håndhæves korrekt, suppleres bestemmelserne af mindstekrav til den kontrol, der skal foretages (direktiv 2006/22/EF[36]), og detaljerede retlige og tekniske bestemmelser om kontrolapparatet inden for vejtransport (forordning (EØF) nr. 3821/85[37]). Hvis disse regler ikke overholdes i tilstrækkelig grad, kan det have negative følger. De kan omfatte en forværring af arbejdsforholdene for chauffører, øgede risici for trafiksikkerheden og andre trafikanter og ulemper for virksomheder, der overholder reglerne.

Der ydes fortsat en indsats for at forbedre håndhævelsen af disse bestemmelser, og Kommissionen udarbejder i den forbindelse vejledende noter og forklaringer, som stilles til rådighed for medlemsstater og interessenter[38]. Vejledende noter er dog ikke bindende dokumenter. Det betyder, at Kommissionen ikke kan pålægge medlemsstater, der ikke følger dem, sanktioner. Det er vanskeligt at udarbejde vejledende noter (en vejledende note om

---

34 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

35 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

36 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

37 Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

"perioden på 24 timer" til beregning af køre- og hviletider har f.eks. været til forhandling i mere end fire år, og den endelige tekst foreligger endnu ikke). Der er desuden betydelige forskelle i medlemsstaternes hidtidige anvendelse af de vejledende noter, der er blevet drøftet med dem i det relevante udvalg.

Arbejdet fortsættes i samarbejde med interessenter. Trace-projektet[39], som resulterede i et fælles uddannelsesprogram for vejsidekontrollanter, er afsluttet. I hvidbogen om transport[40] fra 2011 blev fremme af kvalitetsjob og gode arbejdsvilkår fremhævet.

5.1. Arbejdsvilkår

Arbejdsvilkårene i vejtransportsektoren er vanskelige, og det ses af sektorens ringe tiltrækningskraft. Det skyldes bl.a. den mobile karakter af vejtransportaktiviteter og de lange perioder væk fra hjemmet. Andre risikofaktorer for chauffører omfatter i henhold til Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur alenearbejde, krav om levering lige til tiden og pres fra kunderne, hvilket giver et stort arbejdspres, arbejde på andres område, øget brug af fjernovervågning og kompleks teknologi, udformning af arbejdspladsen, adgang til faciliteter og tjenester (hygiejne, mad og lægebehandling), smitsomme sygdomme, vold og angreb, stillesiddende arbejde og eksponering for vibrationer, risici for ulykker, herunder under læsning og losning, og trafikrisici[41]. I den samme rapport udpeges de atypiske arbejdstider i sektoren som en faktor, der kan have negative følger for sundheden. Globalt set er ulykker, der involverer tunge køretøjer, faldende, og køre- og hviletidsbestemmelserne overholdes i stigende grad[42].

De øgede krav om levering til tiden, som har udviklet sig i takt med de nye tekniske muligheder inden for logistiksektoren, betyder, at der stilles stadig strengere krav til chaufførerne om at overholde leveringsfristerne. Det vurderes, at presset på chaufførerne er øget under den nuværende økonomiske krise, og interessenter mener, at det hænger sammen med forskellige overtrædelser af bestemmelserne, f.eks. overskridelse af køretider, resultatbaseret aflønning, som bringer trafiksikkerheden i fare, og proformaselvstændighed[43]. De vigtigste sociale problemstillinger, hvor lovgivningen i henhold til interessenter skal styrkes, er anført i tabel 2.

Problem	**Betydning**
Ulovlige/uretfærdige ansættelsesaftaler, som skaber social dumping (herunder "postboksfirmaer")	*****
Manglende håndhævelse og kontrol	*****

39 http://www.traceproject.eu

40 Hvidbog om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 endelig.

41 OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview, Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur, 2011.

42 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Europa-Parlamentet, 2012.

43 Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Europa-Parlamentet, 2013.

Social harmonisering på tværs af EU-27-medlemsstaterne er langt fra opnået	****
Ulovlige cabotagekørsler	****
Kvalitet af hvilefaciliteter og andre faciliteter	***
Køre- og hviletider	**

Tabel 2: Problemer, hvor lovgivningen vedrørende sociale og arbejdsmæssige forhold i henhold til interessenter bør styrkes i vejtransportsektoren. Kilde: Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Europa-Parlamentet, 2013.

De problemer, som interessenter udpeger i tabel 2, hænger tæt sammen med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009, selv om medlemsstaterne er ansvarlige for deres håndhævelse. Den utilfredsstillende håndhævelse af disse bestemmelser kan spores tilbage til de manglende bindende bestemmelser vedrørende antallet og hyppigheden af kontroller i de to forordninger. Denne mangel på bestemmelser gør det også vanskeligt for Kommissionen at overvåge gennemførelsen af de to forordninger. Sidstnævnte kan derfor forbedres, hvis der indføres bindende bestemmelser om håndhævelse.

Køre- og hviletider er stadig et område, der giver anledning til bekymring. Nylige evalueringer viser, at den relevante lovgivning i stigende grad overholdes[44], men at der stadig er forskelle mellem medlemsstaternes håndhævelsespraksis[45]. Den andel af kontroller, der udføres ved vejsiden eller hos virksomhederne, varierer fortsat, og det samme gør den andel af arbejdsdage, der kontrolleres. Dette afspejler både forskelle i de ressourcer, som medlemsstaterne afsætter til håndhævelse, og forskelle i transportmarkederne (kontrol hos virksomhederne er en effektiv metode i medlemsstater, der domineres af store virksomheder, mens vejsidekontroller oftest er mere effektive på markeder, der domineres af små virksomheder).

En del nyere undersøgelser viser også, at risici vedrørende socialsikringsforhold er begrænsede, fordi de produktivitetsjusterede lønomkostninger udlignes, og en række arbejdsvilkår harmoniseres. Det kan endvidere ikke påvises, at håndhævelsen er ringere i medlemsstater med lavere omkostningsgrundlag, for så vidt angår social- og arbejdsmarkedslovgivningen. Det er således ikke dokumenteret, at manglende overholdelse af arbejdsmarkedslovgivningen giver dem en konkurrencemæssig fordel[46]. Der skal dog stadig ydes en generel indsats for at forbedre håndhævelsen af den tværsektorielle sociallovgivning inden for vejtransportsektoren.

44 Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities, SWD(2012) 270 final.

45 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Europa-Parlamentet, 2012.

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities, Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

5.2. Foregribelse af ændringer

Vejtransportsektoren berøres allerede i dag af en række gennemgribende og langsigtede ændringer, herunder først og fremmest den nuværende mangel på chauffører. Arbejdstagere inden for vejtransport er en aldrende gruppe, idet over 250 000 chauffører alene i Tyskland forventes at gå på pension i løbet af de næste 10-15 år[47]. Kombineret med manglen på kvalificerede chauffører, der allerede var mærkbar inden den økonomiske krise, vil dette have stor betydning for transportvirksomhedernes rekrutteringsmuligheder. Følgerne af denne mangel mærkes allerede i visse medlemsstater, som f.eks. Letland, hvor man rekrutterer chauffører fra tredjelande – i øjeblikket dog kun i mindre omfang.

Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur fremhæver ændringerne i arbejdstagernes jobindhold i transportsektoren. Den øgende brug af teknologi er vigtig for den internationale transport. Computere i køretøjet, den nye generation af digitale fartskrivere og andet teleudstyr spiller en stadig større rolle for tilrettelæggelsen af transporter og kontrollen af overholdelsen af den gældende lovgivning. Andre tekniske forbedringer (nye fremdriftssystemer, automatiske motorvejssystemer osv.) vil også ændre chaufførernes jobindhold. Dette skaber sammen med chaufførernes højere gennemsnitsalder nye uddannelsesbehov. Livslang læring bør prioriteres, ligesom uddannelsesplanerne for nye chauffører bør tilpasses.

Kommissionen vil fortsætte sin dialog med medlemsstater og interessenter for at imødegå disse nye tendenser. Sektordialogudvalget er nedsat som et redskab, der proaktivt skal håndtere sådanne kommende udfordringer. Arbejdsmarkedets parter opfordres til at bidrage til arbejdet for at få vedtaget sociale bestemmelser for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren som nævnt i initiativ 8 i hvidbogen om transport fra 2011. Som Kommissionen understreger i sin meddelelse om en integreret industripolitik for en globaliseret verden – fokus på konkurrenceevne og bæredygtighed[48], skal udfordringerne på arbejdsmarkedet håndteres inden for rammerne af en social dialog, så det bliver muligt at føre en konkurrencedygtig og effektiv industripolitik. For så vidt angår den fremtidige mangel på chauffører, bør foranstaltninger, som kan forbedre anvendelsen af køretøjer (f.eks. fremme af lastkonsolidering og distributionsplanlægning), også gennemføres. Markedsåbning, der sandsynligvis vil sikre mere effektiv anvendelse af køretøjerne, kan også medvirke til at afhjælpe denne mangel.

6. ANDRE LOVGIVNINGSTILTAG

Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1072/2009 har EU-lovgiveren truffet foranstaltninger for yderligere at harmonisere det indre marked for vejtransport ved at vedtage yderligere lovgivning (se nedenfor). I forbindelse med markedsåbning medvirker disse tiltag til at harmonisere markedsforholdene for EU's transportvirksomheder.

---

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

48 KOM(2010) 614 endelig.

6.1. Vejafgifter

direktiv 1999/62/EF som ændret ved direktiv 2006/38/EF blev yderligere ændret ved direktiv 2011/76/EU. Ved dette direktiv opstilles der en fælles ramme for medlemsstater, som indfører afstandsrelaterede vejafgifter og tidsbaserede brugsafgifter (vignetter) for tunge godskøretøjer (over 3,5 ton) for benyttelse af visse infrastrukturer. Med ændringen i 2011 indførte direktivet elementer, der i højere grad afspejler princippet om, at forureneren betaler, f.eks. muligheder for at pålægge transportvirksomheder afgifter for deres køretøjs indvirkning på luftkvaliteten og støjniveauet. Der er endnu ingen, der er begyndt at internalisere eksterne omkostninger, men flere og flere medlemsstater anvender nu en form for infrastrukturafgifter:

- Vignetsystemer i brug: Bulgarien, Rumænien, Ungarn og Litauen har indført nationale vignetsystemer for lastbiler. Det Forenede Kongerige indfører et vignetsystem med virkning fra den 1. april 2014. Sverige, Danmark, Nederlandene, Belgien og Luxembourg bruger den fælles "eurovignet".

- Vignetsystemer under udvikling: Letland.

- Elektronisk bompengesystem for hele vejnettet i brug: Tyskland, Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Slovakiet, Polen og Portugal.

- Elektronisk bompengesystem for hele vejnettet under udvikling: Danmark, Belgien og Frankrig. Frankrig indfører kun afgifter for eksisterende afgiftsfrie statsejede motorveje og nationale landeveje og bevarer sit nuværende afgiftssystem med fysiske bomme for motorvejskoncessioner.

- Afgifter med fysiske bomme: Irland, Frankrig, Spanien, Italien, Slovenien og Grækenland. Andre lande har manuel betaling af bompenge på et mindre antal veje, men omfanget er ubetydeligt. Polen og Portugal har også vejafgifter med fysiske bomme på en del af vejnettet, men de betegnes som elektroniske bompengesystemer for hele vejnettet, fordi dette er det primære system.

- Ingen vejafgifter: Letland, Finland, Estland, Malta og Cypern

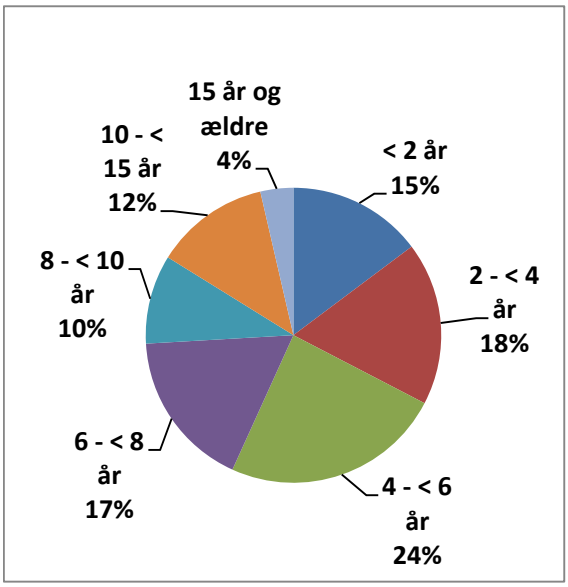
Der arbejdes endvidere på at gennemføre den europæiske bompengetjeneste (EETS). De tekniske specifikationer for interoperabiliteten mellem elektroniske bompengesystemer findes i direktiv 2004/52/EF[49], mens Kommissionens afgørelse 2009/750/EF[50], som fastlægger specifikationerne for EETS, trådte i kraft i oktober 2009. Indsatsen fokuseres nu på regionale elektroniske bompengesystemer som et skridt på vejen mod EU-dækning.

[49] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

[50] Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger, EUT L 268 af 13.10.2009. s. 11.

6.2. Køretøjsspecifikationer

De kriterier, der gælder for køretøjer, som anvendes af EU's transportvirksomheder, har ændret sig betydeligt siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1072/2009. Ikrafttrædelsen af Euro VI-emissionsstandarden i januar 2013 (efter ikrafttrædelsen af Euro V-emissionsstandarden i 2008) har ført til en hurtigere udskiftning af køretøjsflåderne i både EU-15 og EU-12, hvor gennemsnitsalderen for de køretøjer, der er i brug, er højere[51]. Generelt er de køretøjer, der anvendes til internationale vejtransporter, mere moderne end de køretøjer, der anvendes til indenlandske transporter. Det skyldes til dels de lavere vejafgifter, der pålægges sådanne køretøjer, og deres lavere brændstofforbrug, men det skyldes også, at disse køretøjer skal udskiftes hyppigere, fordi de hurtigt når et højt kilometertal.



Figur 12: Aldersfordeling af tunge godskøretøjer anvendt af EU-27-transportvirksomheder i 2012 (andel af samlet antal køretøjs-km i %). Kilde: Eurostat, GD MOVE.

Ud over vedtagelsen af Euro-standarder harmoniseres køretøjsspecifikationerne yderligere med vedtagelsen af harmoniserede krav til europæisk typegodkendelse for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som trådte i kraft i 2012[52].

6.3. Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden i EU, herunder for tunge godskøretøjer, bliver hele tiden bedre og er ikke blevet negativt berørt af vedtagelsen af nye bestemmelser om åbning af vejtransportmarkedet

---

51 I gennemsnit køres halvdelen af alle køretøjs-km, som køres af transportvirksomheder fra EU-15, med køretøjer, der er højst fem år gamle. Den tilsvarende andel for transportvirksomheder fra EU-12 er tættere på en tredjedel (32 %). Den flåde, der bruges til internationale transporter, er normalt meget yngre end den, der bruges til nationale transporter. Der er ingen markante forskelle i gennemsnitsalderen for køretøjer fra nogen medlemsstat, der anvendes til internationale transporter.

52 Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, EUT L 353 af 21.12.2012, s. 31-79.

i 2009. Som det fremgår af tabellen nedenfor, er antallet af dødsulykker, hvor et tungt godskøretøj var involveret, faldet i næsten alle de omhandlede medlemsstater.

	2008			2009			2010			2010 i forhold til 2008 (tunge gods-køre-tøjer)
	Tunge gods-køre-tøjer	I alt	Tunge gods-køre-tøjer som % af I alt	Tunge gods-køre-tøjer	I alt	Tunge gods-køre-tøjer som % af I alt	Tunge gods-køre-tøjer	I alt	Tunge gods-køre-tøjer som % af I alt	
Belgien	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
Tjekkiet	169	1 076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danmark	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Tyskland	625	4 477	14 %	536	4 152	13 %	534	3.648	15 %	-14,6 %
Irland	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grækenland	138	1 553	9 %	113	1 456	8 %	127	1.258	10 %	-8,0 %
Spanien	452	3 099	15 %	353	2 714	13 %	333	2.479	13 %	-26,3 %
Frankrig	596	4 275	14 %	502	4 273	12 %	552	3.992	14 %	-7,4 %
Italien	977	4 725	21 %	785	4 237	19 %	835	4.090	20 %	-14,5 %
Luxembourg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Nederlandene	107	677	16 %	95	644	15 %				
Østrig	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Polen	1 155	5 437	21 %	952	4 572	21 %	947	3.908	24 %	-18,0 %
Portugal	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Rumænien	292	3 061	10 %	252	2 796	9 %	191	2.377	8 %	-34,6 %
Slovenien	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finland	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Sverige	72	397	18 %	45	358	13 %				
Det Forenede Kongerige	380	2 645	14 %	287	2 337	12 %	282	1.965	14 %	-25,8 %

Tabel 3: Dødsulykker, der involverede et tungt godskøretøj efter medlemsstat (2008-2010). Kilde: Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses, European Road Safety Observatory.[53]

Dette fald skyldes delvist faldet i fragtmængder, som fandt sted i perioden 2008-2010 (-7 %). Andre faktorer har sandsynligvis også medvirket til at reducere antallet af ulykker, som involverede tunge godskøretøjer, herunder f.eks. tekniske forbedringer af køretøjer og bedre håndhævelse af færdselsloven. Vedtagelsen af regler om bedre samarbejde om håndhævelsen af forskellige færdselslovovertrædelser[54] bør bemærkes i denne forbindelse. Efter afslutningen af gennemførelsesperioden den 7. november 2013 vil dens fulde indvirkning sandsynligvis slå igennem i de kommende måneder.

Denne udvikling forventes at fortsætte, da en række forslag aktuelt behandles i lovgivningsprocessen. Når de er vedtaget, vil de medvirke til at sikre bedre vedligeholdelse af eksisterende køretøjer[55] og markedsføring af køretøjer, der er sikrere for udsatte vejbrugere[56].

6.4. Brændstofafgifter

Energiprodukter, herunder brændstof af handelskvalitet, er underlagt ovennævnte direktiv 2003/96/EF om beskatning af energiprodukter og elektricitet. Ved dette direktiv fastlægges der bl.a. minimumsafgifter for motorbrændstof. Kommissionen vedtog den 13. april 2011 et forslag om revision af dette direktiv[57]. Hvis forslaget vedtages, vil det justere politikkerne for energibeskatning, så de afspejler indvirkningen på miljøet af brændstoffer og andre energiprodukter. Det vil dermed give transportvirksomhederne endnu et incitament til at anvende mere miljøvenlige køretøjer.

7. KONKLUSION

7.1. Markedssituation

Siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1072/2009 er udviklingen af vejtransportmarkedet især blevet påvirket af overordnede omstændigheder, som f.eks. den økonomiske krise og udvidelserne af EU. Sektoren var tilsyneladende langsomt ved at komme sig over den økonomiske krise i perioden indtil 2011, men transportmængderne er siden faldet igen som følge af udviklingen i resten af økonomien. Andre vigtige tendenser, der allerede gjorde sig gældende inden den økonomiske krise, er stadig med til at forme transportmarkedet, herunder

---

53 Nogle medlemsstater har ikke indsendt sammenlignelige data og vises derfor ikke. Det drejer sig om Bulgarien, Ungarn, Estland, Letland, Litauen, Slovakiet, Malta og Cypern. Sverige og Nederlandene indsendte ikke data for 2010.

54 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/82/EU af 25. oktober 2011 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, EUT L 288 af 5.11.2011, s. 1-15.

55 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (COM(2012) 380 final).

56 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (COM(2013) 195 final).

57 Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, KOM (2011) 169/3.

den stadig større rolle, der spilles af speditører og eksterne logistikvirksomheder, som konsoliderer last og indgår kontrakter med transportvirksomheder.

Vedtagelsen af vejpakken i 2009 har medvirket til at fastlægge fælles standarder og kriterier for udøvelse af vejtransporterhvervet og for åbningen af det internationale vejtransportmarked. Det er dog vanskeligt at anvende nogle af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009, især bestemmelserne om et faktisk etableret og varigt forretningssted og cabotagekørsel. Det sammensurium af nationale bestemmelser, som pakken fra 2009 havde til formål at fjerne, er begyndt at dukke op igen, og det har skadelige følger for det indre marked for vejtransport.

Endelig vil sektoren stå over for en række udfordringer i fremtiden. For at imødegå disse skal den forbedre sin effektivitet. Manglen på chauffører afbødes af krisen, men giver stadig anledning til bekymring, især når det drejer sig om specialiserede chauffører. I fremtiden vil dette stille nye krav til chauffører og kvalifikationer, også i lyset af den aldrende arbejdsstyrke. Arbejdsvilkårene er desuden stadig vanskelige i vejtransportsektoren, hvor de kontraktlige relationer stadig er præget af mange selvstændige erhvervsdrivende. Manglen på chauffører vil tvinge virksomhederne til at reducere de mange tomkørsler for at udnytte personalet bedre. Forbedret effektivitet i vejtransportsektoren vil medvirke til at styrke EU-økonomiens konkurrencedygtighed som helhed.

7.2. Konvergens af markedsindikatorer

Som i andre dele af økonomien har EU's medlemsstater forskellige omkostningsstrukturer i vejtransportsektoren. Omkostningsforskellene vil næppe forsvinde fuldstændigt, men forskellene bliver stadig mindre. Transportvirksomheder, der udfører internationale transporter, pådrager sig omkostninger, som f.eks. vejafgifter og brændstofomkostninger, der gælder for brugere, uanset i hvilken medlemsstat et køretøj er registreret. Chaufførers deltagelse i internationale transporter, hvor lønnen traditionelt er højere, har medvirket til lønstigninger, især i de medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004 og 2007. Den gradvise konvergens af omkostningsniveauerne tvinger transportvirksomhederne til at konkurrere på effektivitet og kvalitet, og det er til gavn for transportkunderne i hele EU's økonomi. Udligning af omkostninger ligger dog ikke inden for EU's kompetencer og er heller ikke et mål for det indre marked.

Der er desuden vedtaget lovgivning, som vil føre til yderligere harmonisering af rammebetingelserne i vejtransportsektoren. Dette omfatter stigende anvendelse af vejafgiftssystemer, yderligere teknisk harmonisering af og forbedret sikkerhed for tunge godskøretøjer og øget samarbejde mellem EU's medlemsstater om håndtering af færdselslovsovertrædelser. Disse foranstaltninger begrænser de risici mod trafiksikkerheden, som øget konkurrence kan skabe, især i forbindelse med yderligere markedsåbning.

Der er stadig plads til yderligere harmonisering, hvad angår håndhævelsen af bestemmelserne om åbning af vejtransportmarkedet, som fortsat varierer mellem medlemsstaterne. Især bestemmelserne om cabotagekørsel i forordning (EF) nr. 1072/2009 og om et faktisk etableret

og varigt forretningssted i forordning (EF) nr. 1071/2009 anvendes ikke på en ensartet måde. Det betyder, at transportvirksomhederne ikke driver virksomhed på lige vilkår, og det skaber vanskeligheder for de myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve reglerne. Hvis disse mangler afhjælpes, vil det hjælpe med at begrænse den ulovlige udflagning, som påvirker både konkurrence og arbejdsvilkår negativt.

7.3. De næste skridt

Ovennævnte viser, at en yderligere reform, som kan præcisere bestemmelserne om åbning af EU's vejtransportmarked, bør overvejes. En afbalanceret reform, som omfatter bestemmelser, der kan sikre ensartet anvendelse af reglerne om markedsåbning, vil skabe klarhed omkring de bestemmelser, som medlemsstaterne og industrien forstår og anvender på forskellige måder. Klarere regler vil skabe grundlaget for bedre overholdelse af reglerne og begrænse mulighederne for svindel (både på skatteområdet og i forhold til arbejdsmarkedsreglerne). Dette er absolut nødvendigt, hvis vi skal opnå den ensartede håndhævelse, som forventes i det fælles europæiske transportområde. Den planlagte revision af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 under REFIT-foranstaltningen markerer det første skridt i denne retning.

På grundlag af egnede håndhævelsesforanstaltninger synes det også hensigtsmæssigt at foretage en gradvis revision af nogle af de gamle begrænsninger for markedsåbning, der stadig gør sig gældende. Betingelserne for cabotagekørsler begrænser stadig åbningen af markederne for europæiske transportvirksomheder, idet de indenlandske markeder tegner sig for næsten to tredjedele af alle godsmængder, der transporteres på vej. Gradvis ophævning af disse begrænsninger kan medvirke til at reducere den administrative byrde, som de nuværende komplekse og uklare regler skaber. Dette vil desuden gøre det muligt at matche udbud og efterspørgsel på transportområdet mere effektivt. Som undersøgelser har vist, kan en lempelse af begrænsningerne for cabotagekørsel medvirke til at skabe en mere økonomisk og ressourceeffektiv vejtransportsektor, da dette kan reducere antallet af tomkørsler og hjælpe med at øge sektorens økonomiske og brændstofmæssige effektivitet. Dette vil også blive styrket af andre initiativer, som f.eks. den kommende meddelelse om en strategi for reduktion af tunge godskøretøjers brændstofforbrug og CO_2-emissioner.

For at sikre, at de økonomiske og sociale dimensioner følges ad, vil det være nødvendigt at udforme foranstaltninger, der kan genskabe erhvervets tiltrækningskraft og forbedre chaufførernes arbejdsmiljø. Dette omfatter retsforfølgelse, kontrol og bekæmpelse af skattesnyd og socialt bedrageri samt forbedret uddannelse og kompetenceudvikling. Dette vil gavne økonomien som helhed og gøre erhvervet mere attraktivt. Hvis industrien kan råde over en højtuddannet arbejdsstyrke, kan det også afhjælpe den forestående mangel på chauffører. Arbejdet for at forbedre håndhævelsen af EU's arbejdsmarkedsregler inden for vejtransport, herunder vedrørende køre- og hviletider, bør fortsættes.

Når de nuværende og planlagte instrumenter og foranstaltninger, der er omhandlet i denne rapport, omfatter behandling af personoplysninger, skal dette ske i overensstemmelse med

direktiv 95/46/EF om beskyttelse af personoplysninger[58] og de nationale gennemførelsesbestemmelser hertil.

Som formand Barroso påpegede i sin tale om situationen i Unionen den 11. september 2013: *"Vi har et velfungerende indre marked for varer, og vi kan se de økonomiske fordele, det har. Vi bliver nødt til at anvende den samme formular på andre områder: inden for mobilitet, kommunikation, energi, finanser og e-handel, for blot at nævne nogle få. Vi må sørge for at fjerne de forhindringer, der holder dynamiske virksomheder og mennesker tilbage. Vi må færdiggøre sammenknytningen af Europa."*

[58] Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.