



NOTAT

Dato 20. maj 2014
J. nr. 2014 - 2068

Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)

den 5. juni 2014

SUPPLERENDE SAMLENOTAT

Indhold

Dagsordenspunkt 4: Forslag til 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 vej køretøjer i Fællesskabet 2



Dagsordenspunkt 4: Forslag til 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 vej køretøjer i Fællesskabet

KOM(2013)195

1. Resumé

Formålet med ændringen af direktivet er at justere de harmoniserede regler for vægte og dimensioner af tunge køretøjer i international trafik samt regler for dimensioner i national trafik. Direktivet vedrører busser og lastbiler samt dissers påhængskøretøjer (påhængs- og sættevogne).

Forslaget gør det primært muligt, at lastbiler og vogntog bliver lidt længere fortil og bagtil, hvis længdeforøgelsen skyldes aerodynamisk udstyr, der giver bedre energieffektivitet, ligesom det for lastbilerne giver bedre udsyn til bløde trafikanter og en længere deformationszone, der nedsætter skaderne på modparten i tilfælde af et sammenstød. En lille justering i kravene til længde gør det også muligt at transportere de stadig mere populære 45 fods-containere, der typisk ankommer med skib.

Forslaget fastlægger endvidere krav om, hvor ofte lastbiler/busser skal kontrolleres for overlæs, samt overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs.

Endeligt angiver forslaget, at modulvogntog må krydse én landegrænse.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM(2013) 195 af 15. april 2013 fremsendt forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet. Forslaget er samme dato oversendt til Rådet i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmetode (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Siden 1985 (direktiv 85/3/EØF) har der af hensyn til den indbyrdes konkurrence mellem medlemsstaterne været fastsat regler om vægte og dimensioner og international transport – samt regler om dimensioner i national transport.

3. Formål og indhold



Forslaget er fremsat som en ændring af det nugældende direktiv 96/53/EF fra 1996. Med Direktiv 96/53/EF blev det bl.a. muligt, at de dengang nye EU-medlemsstater, Sverige og Finland, kunne fortsætte deres nationale ordninger med ekstra lange vogntog på betingelse af, at de også tillod kørsel med modulvogntog.

Formålet med ændringen af direktivet er at justere de harmoniserede regler for vægte og dimensioner af tunge køretøjer i international trafik samt regler for dimensioner i national trafik. Direktivet vedrører busser og lastbiler samt disses påhængskøretøjer (påhængs- og sættevogne).

Forslaget indeholder følgende ændringer:

- Det skal være muligt at anvende køretøjer med bedre aerodynamik og dermed bedre energieffektivitet, idet der tillades en vis længdeforøgelse, hvis denne alene skyldes aerodynamisk udstyr, der ikke giver større lastelængde. Ændringen muliggør altså billigere transport.
- En længdeforøgelse foran på en lastbil muliggør udover bedre aerodynamik også, at der tilvejebringes en deformationszone, som giver større sikkerhed ved påkørsler, ligesom der bliver mulighed for bedre udsyn, hvilket er vurderet til årligt at kunne redde 400 bløde trafikanters liv på EU-plan. Dette er et forslag, som Danmark har opfordret Kommissionen til at indføre.
- Forslaget indebærer mulighed for at øge vægten for hybrid- og elkøretøjer, så disse – på trods af at de grundlæggende er lidt tungere – kan få cirka samme lasteevne som traditionelle køretøjer.
- Det skal være muligt at transportere de lidt længere 45 fods-containere, når transporten indgår som led i en intermodal transport (hvor containeren under sin transport også er blevet transporteret af skib eller tog).
- Forslaget indeholder krav om, hvor ofte lastbiler/busser skal kontrolleres for overlæs for hver 2.000 kørte km, samt overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs. Derudover skal myndighederne i de enkelte medlemslande udveksle oplysninger om konstaterede overtrædelser af reglerne. Der er ikke i det nuværende direktiv fastsat regler vedrørende omfanget af kontrol samt sanktioner i den forbindelse.
- Forslaget beskriver to forskellige kontrolmetoder; enten kontrol ved hjælp af automatiske systemer anbragt i vejene [weigh-in-motion] eller egenkontrolsystemer på køretøjerne, som kan sende vægtoplysninger til myndighederne.
- Endelig giver forslaget mulighed for, at modulvogntog må krydse én landegrænse, hvis nabolandene aftaler denne mulighed. Der må dog ikke under transporten krydses mere end én landegrænse. Hidtil har direktivet ikke indeholdt regler om modulvogntogs krydsning af landegrænser, hvorfor der



har været forskellig tolkning af, om direktivet tillader grænseoverskridende transport med modulvogn tog.

Side 4/20

I forslaget benyttes en todelt fremgangsmåde:

- 1) De grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet i et (ændrings)direktiv.
- 2) De nærmere tekniske krav til aerodynamisk udstyr og godkendelse af dette vedtages derefter af Kommissionen efter princippet for delegerede retsakter (og dermed ikke efter princippet for gennemførselsretsakter). Tilsvarende gælder for kravene til eventuelle vejeanordninger på et køretøj, der kan sende oplysning om køretøjernes vægt direkte til myndighederne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Plenarforsamlingen i Europa-Parlamentet har den 15. april 2014 vedtaget Parlamentets konsoliderede holdning til forslaget.

Vedtagelsen indeholder blandt andet en sletning af ændringerne i artikel 4 vedr. kørsel med længere og tungere køretøjer (modulvogn tog), hvorved status quo bevares. Europa-Parlamentet foreslår, at Kommissionen pålægges at lave en rapport i 2016, der skal undersøge indflydelsen af implementeringen af direktiv 96/53, herunder vurdering af blandt andet dets indflydelse på den internationale konkurrence, modale skift, omkostninger afholdt til tilpasning af infrastrukturen, samt sikkerhedsaspekterne, som fremgår af EU-hvidbogen om transport.

For så vidt angår anordninger (flaps), der forbedrer tunge køretøjers/vogntogs aerodynamiske egenskaber, indebærer vedtagelsen, at der tillades anordninger med en grænse på 500 mm.

Parlamentet støtter, at lastbiler og vogntog skal tillades at være længere, hvis førerhuset har forbedret aerodynamik, forbedret direkte udsyn og at udsynet forbedres i relation til at gøre de bløde trafikanter mere synlige, navnlig i de blinde vinkler rundt om førerhuset. Endvidere ønskes en deformationszone¹ førerhusets front og at designet bliver mindre aggressivt over for fodgængere.

Samtidig ønsker Parlamentet, at der indføres krav om, at alle nye lastbiler skal have førerhuse, der opfylder ovenstående krav syv år efter direktivets ikrafttræden.

Parlamentet støtter Kommissionens forslag om at tillade 15 cm øget vogntogslængde til transport af 45'-containere.

¹ Det er et energiabsorberende kollisionstyringssystem. Det optager energi ved et sammenstød mellem to køretøjer, og reducerer derved skaden på det mindre/andet køretøj.



Hvad angår screening af køretøjer med henblik på udtagelse til kontrol for overtrædelse af den størst tilladte vægt ønsker Parlamentet, at medlemsstaterne skal forpligtes til at etablere risikobaserede udvælgelsessystemer² efter principperne i direktiv 2006/22. On-board-systemer skal tillades at være integrerede med den digitale fartskriver i overensstemmelse med den på tidspunktet gældende forordning om elektronisk registreringsudstyr i vejkkøretøjer.

Nye lastbiler skal fem år efter direktivets ikrafttræden, være udstyret med on-board-vejledstyr, som kan kommunikere med myndigheder.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at målene for dette direktiv ikke kan opfyldes af medlemsstaterne alene på grund af direktivets omfang og virkninger (påvirkning af den internationale konkurrence), og at målene bedre nås på EU-plan. Kommissionen kan derfor træffe de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. Endvidere går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål, jf. proportionalitetsprincippet i samme artikel.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det drejer sig om en justering af eksisterende fælles regler. Derudover omhandler forslaget i høj grad grænseoverskridende transport, der bedst reguleres på EU-niveau.

6. Gældende dansk ret

Reglerne om vægt og dimensioner findes i Trafikstyrelsens bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. Bekendtgørelsen har hjemmel i Færdselsloven.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil afstedkomme justeringer af bekendtgørelsen om vægt og dimensioner.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

EU-Kommissionens oprindelige forslag vil forventes at have betydelige statsfinansielle konsekvenser, idet kravene til kontrol af overlæs på lastbiler vil kræve enten yderligere politikontrol, indførelse af system til modtagelse af signaler udsendt fra lastbilerne eller montering af systemer på vejene, der automatisk kan veje bilerne, når de kører forbi (weigh-in-motion). Det vurderes umiddelbart, at merudgifterne til kontrol mv. i det oprindelige forslag vil være af en

² Et system, som medfører tilpasning over tid af kontrolintensiteten, så de virksomheder, som begår mange overtrædelser, bliver genstand for mere intensiv kontrol.



sådan størrelse, at de ikke kan afholdes inden for politiets eksisterende økonomiske rammer. Forslaget vil give besparelser til vognmændene, da de kan gøre køretøjerne mere energieffektive.

Forslaget vil gøre det muligt at bygge lastbilmførerhuse med bedre udsyn til gavn for de bløde trafikanter. Den forøgede sikkerhed er vurderet til at kunne reducere antallet af dræbte med 400 årligt på EU-plan.

Regeringen vil foretage en nærmere vurdering af de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport samt en række øvrige interessenter med høringsfrist den 1. maj 2013. Følgende høringssvar er modtaget:

Forbrugerrådet:

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til Kommissionens forslag til revision af direktiv om vægt og dimensioner for lastbiler mv. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Sund & Bælt:

Sund & Bælt har ikke bemærkninger til direktivet. Vi skal dog generelt bemærke, at forslaget forventes at medføre (begrænsede) udgifter til justering af de tekniske installationer i vores betalingsanlæg, ligesom det giver anledning til overvejelser omkring priser for lastbiler, der overskrider de 20 meter pga af de angivne forhold. Vi har grundet den korte frist dog ikke kunne beregne hvilken effekt, forslaget reelt vil betyde i den henseende.

Danske Havne:

Kommissionen har 15. april foreslået en 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Danske Havnes mener at forslaget, COM(2013) 195 final, først og fremmest vil tilpasse europæiske regler til markedsudviklingen og teknologien i godstransport.

45 fods skibscontainere er blevet en markedsstandard for interkontinental godstransport og bør derfor ikke betragtes som særtransport med særlig dispensation ved vejtransport. Derfor foreslås en forlængelse af køretøjerne med 15 cm, hvilket vil lette den intermodale godstransport.



Vedr. punkterne 12 til 17 samt artikel 12 vedr. kontrolinstans.

Side 7/20

Kommissionens forslag vil indføre regler for harmonisering af kontrol og håndhævelse af reglerne for køretøjers vægt og dimensioner og forhindre konkurrenceforvridning på tværs af medlemslandene. I det foreslåede vil afskibningen gøres medansvarlig i tilfælde af, at der er forskel mellem faktisk vægt og vægt angivet i dokumenterne for en skibscontainer.

Danske Havne hilser velkomment, at der kommer fokus på fælles EU regler om kontrol med overlæs og det er vigtigt, at ansvaret for overlæs pålægges alle, der kan være ansvarlige for fx en containers faktiske vægt.

I Danske Havnes optik er intermodal transport nøgleord i forslaget.

Nærskibstransporten er i skarp konkurrence med landtransporten. Der bør være væsentlig sikkerhed for, at forslaget ikke vil røkke ved den meget delikate balance, der består imellem transportformerne. Det er derfor nødvendigt at sikre, at de nye regler ikke vil skabe øget landtransport, samt at transporten på vej er en del af en intermodal transportkæde.

Danske Havne støtter op omkring begrænsningen på 300 km kørsel ved transport af 45 fods containere og dermed ekstra 15 cm i længden. Denne afstand vurderes af Kommissionen at være tilstrækkelig for at forbinde en kommerciel/industriel slutbruger med en fragtterminal.

Danske Havne hilser det særlige fokus på de blå motorveje og nærskibsfarten velkomment. Der vil være mulighed for at forlænge begrænsningen på 300 km ved en kombination med nærskibstrafik og dermed en mere bæredygtig gods-transport pr. tonkilometer.

I Vejdirektoratets analyse fra 2008 var konklusionerne ikke entydige. Dertil være en miljømæssig gevinst ved modulvogntog så længe, at der ikke er tom luft i containerne, men gevinsten er større ved godstransport på sø og bane. Trafiksikkerhed og slitage på vejnettet er en anden dimension, som kræver omtanke med de seneste stigninger i international lastbiltrafik på Danmarks grænseovergange. En tendens der vil vokse med opførelsen af Femern Bælt forbindelsen og skabe mere transitgods på danske veje.

I følge de seneste grænsetællinger fra ITD (brancheorganisation for den danske vejgodstransport) er den grænseoverskridende lastbiltrafik steget med 12,6 procent over de sidste tre år. Kørslen over grænsen med danske lastbiler er på tre år øget med 18 procent.

Dansk Erhverv:

Dansk Erhverv hilser overordnet forslaget velkommen idet det dels vil give adgang til en mere aerodynamisk indretning af køretøjer med deraf følgende fordele i forbrug af brændstof dels cementere adgangen til grænseoverskriden-



de transport med køretøjer, der overstiger EU-normen (fx modulvogntog), hvis de omhandlede lande er enige herom.

Side 8/20

For at sikre ovennævnte hensyn har vi følgende nærmere bemærkninger til elementer i forslaget:

Artikel 4.

Kommissionen har i brev af 13. juni 2012 fastslået at grænseoverskridende kørsel med modulvogntog mellem to medlemslande, der begge tillader modulvogntog, også er tilladt i henhold til EU-reglerne.

Vi er støtter kodificeringen af afgørelsen i foreliggende udkast men det skal sikres at afgørelsen fortsat ligger fast selv om Rådet og/eller Parlamentet ændrer eller sletter Kommissionens forslag på dette punkt.

Dansk Erhverv skal herudover til bestemmelsen bemærke, at Kommissionen sletter ordet "national" fra litra a og b i stykke 1. Imidlertid slettes ordet "national" ikke fra litra a og b i stykke 2. Det vil have som konsekvens, at medlemsstaterne ikke kan tillade normal kørsel på deres område af køretøjer i national og international kørsel, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende dimensioner i Anneks 1, men må tillade kørsel med køretøjer til national transport, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende vægt i Anneks 1.

Derudover fastslås i artikel 4.4 undtagelse for modulvogntog, bl.a. under betingelsen om at det skal være mellem to medlemslande, der begge tillader modulvogntog. Undtagelsen gælder for punkterne i Anneks 1 om vægt og dimensioner men ordet "national" opretholdes i art 4.4.

Med teksten som foreslået, er udgangspunktet at medlemslande kan tillade køretøjer til national og international kørsel, når de opfylder kravene til dimensioner, men kun til national kørsel, når de afviger fra kravene om vægt.

Vi antager dette er en fejl fra Kommissionens side. De omhandlede ændringer skal både omfatte vægt og dimensioner. Uanset om der er tale om en fejl eller ej skal vi anmode regeringen om at arbejde for en ændring af teksten således at den både omhandler vægt og dimensioner.

At der er tale om en fejl afspejles også i, at der ikke ændres i henvisningen i art 4.4, 1. paragraf til punkterne i Anneks 1, punkter der omfatter både vægt og dimensioner, og at ordet "national" opretholdes i art 4.4.

Dansk Erhverv skal henvise til, at Sverige i sommeren 2012 pludselig afskar muligheden for kørsel mellem Sverige og udlandet med køretøjer over 40 tons tilladt totalvægt pga. usikkerhed om reglernes fortolkning. Forbuddet havde heldigvis kun kort varighed men en gentagelse af denne beklagelige situation vil være til skade for samhandelen og væksten og medføre alvorlige tab i transporterhvervet.



Endelig mener vi ikke, at ændringen begrænses til kørsel mellem to medlemslande. Det bør stå landene frit for at aftale kørsel mellem flere stater (eksempelvis de nordiske lande) uden at EU kan hindre dette.

Art 8:

Dansk Erhverv går ud fra, at intentionen med forslaget er at sikre at køretøjer med aerodynamiske tilretninger frit kan cirkulere mellem medlemslandene.

Bestemmelsen opfylder ikke i sin nuværende udformning dette formål da art 8 henviser til pkt. 1.1 i Anneks 1, hvor der ifølge art 4 kun kan afviges, hvis transporten er mellem to medlemslande mv. Art 8.3 taler om gensidig anerkendelse af disse tiltag, men det handler ikke om ret til grænseoverskridende kørsel.

Vi skal henstille til, at formuleringen ændres således at bestemmelsen opfylder intentionen.

Art 9:

Vi henviser til ovenstående bemærkninger til artikel 8.

Art 12:

De foreslåede kontrolmekanismer forekommer umiddelbart unødigt detaljerede og kan medføre forøgede – og unødvendige - omkostninger for virksomheder og myndigheder. Kontrolsystemet skal indrettes således at det kan holdes inden for de eksisterende syns- og vejkontrolmuligheder i Danmark.

Art. 13:

Vi skal henvise til bemærkningerne ovenfor. Det foreslåede sanktionssystem skal kunne holdes inden for det eksisterende system i Danmark.

Art 14:

Der henvises til bemærkningerne til artikel 12 og 13.

ITD:

1. Forbedring af energieffektivitet og brændstofforbrug, og dermed CO₂-udledning, gennem:

- a) installation af aerodynamiske anordninger på erhvervskøretøjer,
- b) øget tilladt totalvægt for at tage hensyn til elektrificering og hybridisering af busser og lastbiler (hovedsageligt i by- og forstadsmiljøer) og
- c) forbedring af trafiksikkerhed og førerkomfort gennem mere strømlinet og afrundet førerhusdesign.



Som reglerne er i dag, kan montering af aerodynamisk udstyr og installation af alternative fremdrivningssystemer, hybrid eller elektrisk, ikke gøres uden, at det går ud over køretøjernes lasteevne.

Derfor giver forslaget i en første fase undtagelser til maksimal køretøjs-/vogntogslængde med op til 2 meter for at muliggøre anvendelse af aerodynamiske anordninger uden at køretøjernes lasteflade mindskes. De aerodynamiske anordninger skal opfylde en række betingelser omkring miljøgevinst, sikkerhed, infrastruktur og kompatibilitet med intermodal transport.

Enhederne skal godkendes af en medlemsstat og følgelig anerkendes af øvrige medlemsstater (gensidig anerkendelse).

I anden fase indrømmes der øget køretøjs-/vogntogslængde for redesignede førerhuse, forudsat at de forbedrer køretøjets aerodynamik og beskyttelsen af sårbare trafikanter gennem energiabsorberende konstruktioner og forbedret udsyn for chaufføren. Kravene til nydesignede førerhuse vil blive fastlagt ved en komitologi-procedure, og vil først træde i kraft efter vedtagelsen.

Bemærkninger:

a) aerodynamiske anordninger

ITD hilser muligheden for anvendelse af aerodynamiske anordninger velkommen og anerkender, at tiltaget vil kunne bidrage til en reduktion af brændstofforbrug og CO₂-emission for tunge erhvervskøretøjer. Anvendelsen af aerodynamisk udstyr er dog alene optimalt ved lange eller mellemlange distancer, hvor der køres med relativt høje hastigheder. Vi er endvidere særligt opmærksomme på, at der vil være øgede omkostninger forbundet med udstyret. Fx i forbindelse med reparation og vedligehold grundet utilpasset indretning omkring terminaler, læsseramper og lignende.

Det vil også være en udfordring at finde løsninger, der tillader biler at køre på vejnettet i 27 medlemsstater, da veje, vejkryds, rundkørsler og øvrig infrastruktur er vidt forskelligt indrettet i de 3 enkelte medlemsstater. ITD hilser derfor velkomment, at forslaget indeholder retningslinjer omkring godkendelsesprocedurer og krav til gensidig anerkendelse af udstyr godkendt i en anden medlemsstat. Der er en potentiel risiko for, at medlemsstater, lokale og kommunale myndigheder vil forbyde køretøjer med ekstra længde, grundet aerodynamisk udstyr, på store dele af deres vejnet. Dette vil i givet fald begrænse fordelene ved forslaget, det bør derfor overvejes, hvorledes det kan sikres, at udstyret er foreneligt med indretningen omkring terminaler, læsseramper og lignende og ikke mindst den generelle infrastruktur.

Kommissionen bør endvidere sikre, at lastbiler, der er registreret i en medlemsstat og udfører transporter i transit gennem et tredjeland, som fx Schweiz, også kan anvende ekstra aerodynamiske anordninger.



En anden potentiel barriere for brugen af aerodynamiske anordninger er forpligtelsen til at alle påhængsvogne og sættevogne, der anvender den øgede længde, skal være kompatible til brug i intermodal transport. Dette vil begrænse mulighederne for en lang række køretøjstyper, der ikke har nogen relevant tilknytning til intermodal transport.

Generelt – ved ethvert forslag til forbedring af køretøjers aerodynamik bør overvejelserne ikke alene omhandle aerodynamiske løsninger på den enkelte køretøjsenhed eller måles på det enkelte vogntogs brændstofforbrug. Infrastruktur, kompatibilitet med den bestående køretøjsflåde og totaløkonomi skal tænkes med ind som en helhed. Og ikke mindst bør forbrug/effektivitet måles op mod den transporterede mængde gods, det være sig vægt-, areal- eller volumenkrævende gods – og ikke i forhold til det enkelte vogntog.

b) øget tilladt totalvægt

ITD anser det grundlæggende for vigtigt, at lovgivning omkring nye tiltag er teknologineutrale. Højere tilladt totalvægt for el- og hybridbiler, der kompenserer for batterivægt og alternative fremdriftssystemer hilses velkomment. Det skal dog bemærkes, at den ekstra vægt i visse tilfælde kan have indvirkning på vægten på den enkelte aksel (vægtfordelingen), hvilket der ikke aktuelt er taget højde for i forslaget. Derudover kan andre alternative brændstoffer som gas eller brint også have en negativ indvirkning på køretøjernes lasteevne, og det bør undersøges, om andre vægte og/eller dimensioner bør overvejes for køretøjer, der kører på andre alternative brændstoffer end el eller anvender hybrid teknologi.

c) mulighed for mere strømlinet og afrundet førerhusdesign

ITD anser tiltaget, der giver rum til udvikling af førerhuse, der er mere aerodynamiske og komfortable samtidig med at trafiksikkerheden tilgodeses gennem bedre udsyn og mere effektive energi-absorptions-zoner, som meget positivt. Under henvisning til ovenstående bemærkninger vil vi dog tillade os at understrege vigtigheden af, at det sikres, at nye konstruktioner er kompatible med den bestående flåde. Endvidere skal det også i denne forbindelse sikres, at lastbilerne kan anvendes uden for EU – fx i Schweiz.

2. Intermodal transport af 45ft containere

Reducering af de administrative byrder og restriktionerne omkring brugen af 45ft containere eller veksellad vil sandsynligvis øge deres anvendelse i Europa, som i øjeblikket er svækket på grund af de høje omkostninger og administrative byrder i forbindelse med ansøgning om tilladelser til at transportere disse.

Transport ved hjælp af 45ft containere eller veksellad vil bidrage til øget energieffektivitet, da det tillader transport af fx yderligere to paller, og brændstofforbruget per palle vil mindskes ("forbrug/effektivitet målt op mod den transporterede mængde gods"). Desuden kan det samlede antal containertransporter blive reduceret under forudsætning af konstante fragtmængder.



Endelig vil en totalvægt på 44 tons ved transport af 45ft containere eller veksellad, som en del af intermodal transport, føre til en harmonisering af forskellige nationale regler.

Dette har dog ikke den store indvirkning på det nationale marked i DK, da udfordringerne omkring kørsel med 45ft containere er løst rimeligt pragmatisk ved hjælp af undtagelsen i § 29 i særtransportbekendtgørelsen samt en generelt højere totalvægt end 40 ton.

3. Det europæiske modulsystem

ITD anser intensionerne om afklaring af tolkningen/præcisering af artikel 4, vedrørende brug af og forsøg med længere modulvogntog eller EMS (European Modular System) i relation til grænseoverskridende transport, som positive. Præciseringen ses i øvrigt helt på linje med det brev, transportkommissæren skrev til Europa-Parlamentet i juni 2012 omkring grænseoverskridende brug af modulvogntog mellem lande, der bruger modulvogntog.

Det er imidlertid stærkt bekymrende, at forslaget alene behandler længde og ikke vægt. Sommeren 2012 viste med al tydelighed, hvordan en stram fortolkning af reglerne, således at den grænseoverskridende transport begrænsedes til 40 tons totalvægt mellem Sverige og Danmark, gav store problemer for danske lastbiler. Tolkningen betød, at der skulle bruges væsentligt flere lastbiler til at betjene det svenske marked, hvilket øgede brændstofforbruget og dermed CO₂-udledningen unødvendigt. En kommende ændring af direktivet bør sikre, at sådanne situationer ikke kan opstå fremadrettet.

Et mere ensartet regelsæt for brug af modulvogntog i EU, står ligeledes højt på ønskelisten. De nuværende regler medfører nationale særregler, der vanskeliggør den grænseoverskridende brug af modulvogntog og virker som tekniske handelshindringer i forhold til at skabe et indre marked for vejgodstransport. En god start kunne være at tillade brugen af modulvogntog på TEN-T, reguleret af et fælleseuropæisk regelsæt og fælles bestemmelser om den tekniske indretning.

4. Harmonisering af kontrolprocedurer og sanktioner

ITD er bekymret over de foreslåede foranstaltninger omkring vægthkontrol. Håndhævelse af bestemmelserne baseret på en risikovurdering kan kun gennemføres med succes, hvis alle medlemsstater beslutter at følge samme tilgang til et sådant system, især i forhold til fortolkning og vægtning af overtrædelser og proportionalitet omkring sanktioner. Det skal ligeledes sikres, at klageprocedurer og erstatningsansvar for chauffører, transportledere og virksomheder er fuldt harmoniserede.

Det synes usikkert, hvorvidt det nye forslag indeholder de nødvendige garantier for en harmoniseret fremgangsmåde fra medlemsstaterne. Udvekslingen af oplysninger mellem kompetente myndigheder bør ske via gennemprøvede løsninger, evt. det europæiske elektroniske register over vejtransportvirksomhe-



der (ERRU). Onboard vægtsensorer kan kun give reelle fordele, hvis teknologien er nøjagtig og pålidelig. Det bør desuden sikres, at oplysningerne fra onboard sensorer kun anvendes til at udvælge køretøjer, der skal standses for nærmere inspektion.

Funktionsfejl på udstyr må ikke udgøre en lovovertrædelse, medmindre føreren bevidst har manipuleret udstyret med forsæt om at bryde reglerne. De håndhævende myndigheder bør have nødvendigt udstyr til rådighed med henblik på at foretage en verificeret vejning som grundlag for evt. sanktioner.

DI Transport og ATL:

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport og ATL er støtter som udgangspunkt forslaget, der vil bidrage til en øget energieffektivitet inden for vejgodstransport.

En af udfordringerne ved hybrid-lastbiler og elektriske lastbiler er den øgede vægt ved batteriet, der reducerer lastbilens lasteevne. Derfor kan DI Transport og ATL støtte, at vægten øges med 1 tons for disse typer køretøjer. Det er dog afgørende, at den højere vægt ikke begrænses til kun at gælde lastbiler, hvor elektricitet bruges til selve fremdriften af lastbilerne.

Der er et stort potentiale ved øget brug af el til hjælpemotorer inden for f.eks. køle-transporter, kraner og til kompression af affald på renovationskøretøjer. For at øge energieffektiviteten vil det være afgørende, at disse også får mulighed for at benytte den højere vægtgrænse i direktivet.

Det er problematisk, at direktivet ikke tager højde for brugen af biogas, der ligesom el og hybridlastbiler vejer mere end almindelige lastbiler, og derfor har en lidt lavere lastekapacitet. DI Transport og ATL mener, at direktivet bør indregnes teknologineutralt, så den højere vægtgrænse gælder alle former for alternative drivmidler.

DI Transport og ATL støtter muligheden for længere lastbiler ved montering af aerodynamiske løsninger.

DI Transport og ATL er positive overfor præciseringen i lovgivningen af den grænseoverskridende brug af modulvogntog. De danske erfaringer har vist, at modulvogntog er mere energieffektive og brændstofbesparende. Som DI Transport og ATL læser forslaget, er der tale om en præcisering af gældende regler i henhold til det brev transportkommissæren skrev til Europa-Parlamentet i juni 2012, hvor der blev præciseret, at grænseoverskridende brug af modulvogntog er tilladt mellem de lande, der tillader brugen af modulvogntog.

Det er imidlertid altafgørende, at forslaget gælder både længde og vægt på køretøjet. I sommeren 2012 gav svensk politis fortolkning af reglerne, så man kun



tillod 40 tons totalvægt, store problemer for danske lastbiler. I den periode skulle der væsentlig flere lastbiler til at betjene det svenske marked, hvilket øget brændstofs-forbruget og dermed CO₂-udledningen unødvendigt. Forslaget til ændring af direktivet bør medføre, at sådanne situationer ikke kan opstå fremadrettet.

DI Transport og ATL havde foretrukket et mere ensartet regelsæt for brug af modulvogn tog i EU, da de nuværende regler medfører nationale særregler i de forskellige forsøgsordninger, hvilket vanskeliggør den grænseoverskridende brug af modulvogn tog og virker som tekniske handelshindringer i forhold til at skabe et indre marked for vejgodstransport. Det er med andre ord ikke brugen af modulvogn tog, der vil påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren, men den manglende ensartethed i reglerne.

Brugen af modulvogn tog burde som minimum være tilladt på TEN-T vejnettet i EU, så modulvogn tog også kunne bruges til transitkørsel.

Endeligt så støtter DI Transport og ATL den længere længde på lastbiler ved brug af 45 fods containere.

DTL:

DTL hilser generelt forslaget velkomment, og vi har følgende bemærkninger til forslaget:

Forslagets artikel 1, nr. 2, vedr. ændringer til direktivets artikel 4.

DTL hilste Kommissionens brev af 13. juni 2012 velkomment, hvori det endeligt blev fastslået af Kommissionen, at grænseoverskridende kørsel med modulvogn tog mellem to medlemsstater, der begge tillader modulvogn tog, også er tilladt i henhold til EU-reglerne.

DTL anerkender den politiske betydning, som Kommissionen ønsker at fremme ved at implementere denne holdning gennem det foreliggende forslag. Men det bekymrer os, hvad der kan ske, hvis Rådet og/eller Parlamentet i givet fald ændrer eller sletter Kommissionens forslag i relation til den nuværende fortolkning. Det vil skabe risiko for en ny juridisk og uklar situation for de allerede eksisterende ordninger på modulvogn togsområdet i visse medlemsstater, og som i høj grad har betydning for danske transportvirksomheder.

DTL opfordrer derfor regeringen til at tage højde for denne situation allerede i forhandlingerne, og herved sikre, at uanset udfaldet af teksten i det nye direktiv, vil den gældende situation for kørsel med modulvogn tog i, til og fra Danmark kunne fortsætte uhindret og uændret.

DTL skal endvidere bemærke, at Kommissionen har slettet ordet "national" i litra a) og b) i stk. 1. Imidlertid slettes ordet "national" ikke fra litra a) og b) i stykke 2. Dette medfører, at medlemsstaterne ikke kan tillade normal kørsel på deres område med køretøjer i national og international kørsel, når de afviger



fra de nævnte punkter vedrørende dimensioner i Anneks 1, hvorimod medlemsstaterne må tillade kørsel med køretøjer til national transport, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende vægt i Anneks 1.

Artikel 4, stk. 4, fastslår undtagelser for modulvogntog, bl.a. med betingelse om, at det skal foregå imellem "to" medlemslande, der begge tillader modulvogntog. Undtagelsen gælder for punkterne i Anneks 1 om vægt og dimensioner, men ordet "national" opretholdes i artikel 4, stk. 4.

Teksten bidrager til en vis forvirring om, hvad Kommissionen egentlig foreslår, og efter DTL's opfattelse er der risiko for, at konsekvensen af Kommissionens tekst er et fokus kun på dimensioner og ikke på vægt. DTL konkluderer heraf, at forslaget medfører, at medlemsstaterne kan tillade køretøjer til national og international kørsel, når de opfylder kravene til dimensioner, men kun til national kørsel, når de afviger fra kravene om vægt.

DTL antager, at det er en fejl fra Kommissionens side, idet konsekvensen er, at Kommissionens åbning for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog mellem 2 medlemslande kun vedrører dimensioner og ikke vægt. At der er tale om en fejl eller i det mindste manglende konsekvensændringer i teksten bestrykes i, at der ikke ændres i henvisningen i artikel 4, stk. 4, 1. paragraf til punkterne i Annekset, der omfatter både vægt og dimensioner, samt at ordet "national" opretholdes i art 4.4.

DTL opfordrer regeringen til snarest får en afklaring af, om der er tale om en fejl, eller i modsat fald hvad Kommissionens hensigter så måtte være. DTL skal i den forbindelse bemærke, at en reduktion i tilladt vægt for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog mellem medlemslandene ikke er acceptabel, ligesom grænseoverskridende kørsel kun på basis af dimensioner og ikke på basis af vægt er ikke relevant.

DTL skal også understrege betydningen af, at de nordiske regeringer sikrer, at de gældende regler for grænseoverskridende kørsel med køretøjer mellem de nordiske lande fastholdes og sikres. De nordiske lande oplevede i sommeren 2012 effekten af, at Sverige pludselig forbød kørsel med vogntog på over 40 tons tilladt totalvægt til og fra Sverige. Set i lyset heraf må et forbud anses for at medføre økonomiske tab for vognmænd og en stigning i antallet af lastbiler på vejene for at sikre transport af den samme mængde gods, der transporteres idag. DTL bidrager gerne i en nærmere analyse af de økonomiske konsekvenser heraf.

Endelig skal DTL bemærke, at der efter vores opfattelse ikke er belæg for, at Kommissionen kan kræve, at en international transport med modulvogntog kun må være mellem to medlemslande, hvorfor regeringen bør arbejde for at henvisningen til "to" fjernes.

Ændring af direktivets artikel 8.



DTL føler sig ikke overbevist om, at Kommissionens forslag sikrer, at køretøjer med aerodynamiske tiltag kan cirkulere frit mellem medlemsstaterne. Bestemmelsen popfylder i sin nuværende udformning ikke dette formål, idet artikel 8 henviser til pkt. 1.1 i Anneks 1, hvor der ifølge artikel 4 kun kan afviges, hvis transporten foregår mellem to medlemslande. Artikel 8, stk. 3, omhandler gensidig anerkendelse af aerodynamiske tiltag på køretøjer, men ikke om ret til grænseoverskridende kørsel. DTL henstiller til, at teksten præciseres således, at det klart fremgår, at køretøjer med aerodynamiske udbygninger også kan passere frit over grænserne.

Ændring af direktivets artikel 9.

Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedr. artikel 8.

Ændring af direktivets artikel 11.

Som udgangspunkt er det DTLs opfattelse, at en ekstra vogntogslængde på 15 cm for transport af 45 fods containere for nye køretøjer er passende. Men det må samtidig bemærkes, at der bør indføres en overgangsordning for det eksisterende materiel, som i dag anvendes til transport af disse containere. DTL foreslår derfor, at en overgangsordning får virkning tidligst indtil 2020, således at eksisterende materiel udfases ved almindeligt slid, hvilket må antages ikke at ville medføre væsentlige økonomiske udgifter for transportbranchen.

Ændring af direktivets artikel 12.

DTL er positiv over for tiltag, der bidrager til at fremme en effektiv og målrettet kontrol, som sætter fokus på alvorlige og gentagne overtrædelser. Men det foreliggende forslag virker unødigt detaljeret og for indgribende, og det må forudses at kunne medføre væsentligt forøgede omkostninger for transportvirksomheder og kontrolmyndigheder (politiet).

Efter DTL's opfattelse vil et krav til medlemsstaterne på en vejning pr. 2000 køretøjskilometer i Danmark svare til, at hvert køretøj, som omfattes af dette direktiv, skal kontrolvejes 28 gange pr. år. Det virker urealistisk højt og ude af proportioner med virkeligheden.

DTL anerkender, at et lovkrav til teknisk vejeudstyr i bilerne, som vil medføre, at føreren altid kender køretøjets nøjagtige totalvægt og akseltryk, vil fremme færdselssikkerheden, og medvirke til forbedrede konkurrencevilkår imellem transportvirksomheder. DTL skal i den forbindelse bemærke, at de økonomiske aspekter til investering i dyrt materiel bør tages i betragtning, således at transportvirksomhederne igen ikke pålægges store belastende økonomiske investeringer i et i forvejen trængt erhverv.

Endvidere skal DTL bemærke, at forslaget lægger op til, at kontrolmyndigheden skal foretage kontrol i transportvirksomhedens lokaler, navnlig når der er tale om gentagne tilfælde af mistanke om overtrædelse af, at køretøjet overlæst. Det må i den forbindelse bemærkes, at kontrol af overlæs skal efterforskes



ved vejsidekontrol, og at et mistankegrundlag bør være begrundet i en konkret vejning. Derfor virker dette konkrete forslag ude af proportioner i forhold til ressourceanvendelsen og ulempen hos transportvirksomheden, hvorimod det efter DTL's opfattelse vil have tilstrækkelig præventiv og oplysende virkning hos transportvirksomhedens ledelse ved at anvende underretning om et mistankegrundlag.

Ændring af direktivets artikel 13.

DTL skal anføre, at den foreslåede inddeling i forskellige kategorier alt efter overtrædelsernes grovhed medfører, at en overvægt på 20 % eller derover anses for at være en meget grov overtrædelse. Efter DTL's opfattelse bør denne EU grænse ikke medføre, at Færdselslovens grænse på 30 % for betinget frakendelse af førerretten ved overlæs ændres.

Det bemærkes endvidere, at overskridelser af gældende dimensioner af højde og bredde for et køretøj må anses for at være farlige i forhold til færdselssikkerheden. Derimod bør længden ikke anses for at udgøre en væsentligste fare, ligesom det er anført i forslaget artikel 11, der omhandler en forøgelse af længden for transport af 45 fods containere. Som eksempel herpå kan tillige nævnes, at der for så vidt særtransport i Danmark blev indført en grænse for lange ikke tilladelseskrævende særtransport netop af de grunde, at tilladelse til mange længdetransporter ikke medførte anledning til bekymring for myndighederne. Derfor bør overtrædelser af bredde og længdedimensionerne efter DTL's opfattelse ikke sidestilles i forhold til de i forslaget anførte procentgrænser.

Ny artikel 14.

DTL hilser et delt ansvar for transport af containere, der er overlæssede, særdeles velkomment. Det er en særdeles velkendt problemstilling, som giver anledning til at skabe usikkerhed for især transportvirksomhederne og deres ansatte.

Danmarks Rederiforening:

Rederiforeningen hilser Kommissionens forslag velkommen, da forslaget fjerner unødvendig administrative procedurer relateret til den grænseoverskridende transport af 45 fods containere, men har dog fortsat nogle reservationer vedrørende mobiliteten af 45-fods containere.

Art. 11:

Rederiforeningen ser ikke noget behov for at begrænse 45-fods containeres mobilitet til 300 km pr. deltransport, da dette vil medføre unødigt nedsættelse af produktiviteten i forbindelse med transport af gods i 45-fods-containere. At begrænse mobiliteten for 45-fods containere vil også være i direkte modstrid med EU's målsætning om en grønnere transportsektor, da større containere kan transportere mere last uden nævneværdigt ekstra CO₂-udslip.



Det er derfor Rederiforeningens indstilling, at forslaget revideres således, at der ikke pålægges nogle restriktioner på transportafstanden af 45-fods containere, i hvert fald når disse indgår i kombinerede transport, der omfatter et søtransportled.

9. Forhandlingssituationen

Forhandlingerne af forslaget pågår, og der er ved at tegne sig et generelt billede af medlemslandenes indstilling.

Der er meget varierende indstillinger til Art. 4, som bl.a. regulerer modulvogn-tog og muligheden for grænseoverskridende kørsel med disse. Dette skyldes bl.a., at artiklens ordlyd i det gældende direktiv har været genstand for en række forskellige fortolkninger. Parlamentets politiske grupperinger har i forhandlingsforløbet været uenige – også internt – om hvorvidt grænseoverskridende kørsel skal være tilladt. Dette har ledt til Parlamentets forslag om, at artiklen ikke bør ændres på nuværende tidspunkt, men at forslaget om ændring af bestemmelsen slettes, og der i stedet indsættes et pålæg om at Kommissionen først udarbejder en konsekvensanalyse. Bestemmelsen har kun kort været vendt i Rådets arbejdsgruppe. De dybere drøftelser er blevet udskudt.

Art. 8 og Art. 9 om forøget længde ved montering af aerodynamisk udstyr til bagenden på lastbiler og påhængskøretøjer har været drøftet indgående. Der synes at være støtte til, at der lægges en fast grænse i cm for, hvor meget længden må forøges. Tallet 50 cm er i spil, hvilket svarer til den grænse, der allerede er muligt at få godkendt på et køretøj i henhold til typegodkendelsesforordningen 1230/2012.

Art. 12, som er Kommissionens forslag om at introducere en målrettet kontrol af overholdelsen af vægt- og akseltryksgrenserne i direktivet, har fundet tilslutning. Medlemslandene er dog delte med hensyn til, om der skal anvendes weigh-in-motion eller on-board måleudstyr i køretøjerne, som automatisk skal transmittre køretøjets- eller vognstogets vægtoplysninger til myndighederne. Nogle medlemsstater har forsøgt at anvende weigh-in-motion og oplever, at vintersæsonen giver problemer for udstyret. Et forslag om at kontrolsystemerne primært skal være baseret på weigh-in-motion, suppleret med on-board systemer eller andre kontrolmetoder, hvis de er tilstrækkeligt udviklede, tegner til at få flertal. Dette skyldes, at weigh-in-motion systemerne er længst fremme i udviklingen, og at metoden allerede anvendes i mange medlemslande. Der er flertal for at udskyde krav om et kontrolsystem fra de foreslåede 2 år til 5 år efter direktivets ikrafttrædelse.

Der er positiv indstilling til at imødekomme Kommissionens forslag om at tillade større totalvægt for køretøjer med alternative drivmidler, som har begrundet behov for en større totalvægt, fordi lastkapaciteten bliver reduceret af de alternative drivaggregater eller af beholdere/tanke til opbevaring af drivmidlet.



Definitionen på 'intermodal/kombineret transportenhed', som skal begrunde ret til at transportere 45' containere på vej med et sættevogntog på 16,65 m i længden, er der meget forskellige holdninger til. Dette spørgsmål drøftes fortsat. Der er nogle lande, som ønsker, at containere hovedsageligt skal transporteres på jernbane, skib eller indre vandveje. Andre medlemslande finder, at der ikke skal skabes hindringer for transporten af containere. Der er medlemslande, som ønsker at der ikke skal være en maksimal længde på den strækning der i det indledende/ afsluttende ben af transporten, der foregår på vej, ligesom visse lande ønsker at der skal anvendes samme afgrænsning som i direktivet om kombineret transport.

Som nævnt ovenfor, peger forhandlingerne i Rådet i retning af, at medlemslandene selv kan vælge mellem de to kontrolmetoder eller andre kontrolsystemer, når disse er præcise, pålidelige og kompatible med alle køretøjstyper. Herudover peger forhandlingerne i Rådet i retning af, at kontrolmyndighederne skal foretage et "passende" antal kontroller, hvilket for Danmarks vedkommende vurderes at svare til det nuværende antal kontroller. Således bevæger forhandlingerne sig på disse punkter i en retning, der ikke forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser af betydning.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er positiv overfor Kommissionens forslag. Direktivændringen vil give lavere omkostninger for vognmændene via mere energieffektive lastbiler og større sikkerhed for bløde trafikanter samt andre trafikanter, der kolliderer med en lastbil. Det er glædeligt, at Kommissionen har fremsat forslag om indretning af førerhuse, der er i overensstemmelse med forslag fremsat af Danmark under det danske EU-formandskab.

Herudover er regeringen positiv overfor, at forslaget formaliserer, at det er tilladt for modulvogntog at køre på tværs af landegrænser mellem to lande, såfremt disse lande tillader kørsel med modulvogntog. Regeringen finder dog, at modulvogntog skal kunne passere mere end én landegrænse under sin transport, altså f.eks. køre fra Danmark via Sverige og til Finland, såfremt de pågældende medlemsstater alle tillader kørsel med modulvogntog.

Forhandlingssituationen er således, at det er vanskeligt at forudsige om grænseoverskridende kørsel med modulvogntog helt bliver forbudt, eller om det bliver tilladt i en begrænset form, som f.eks. at grænseoverskridende kørsel alene skal være tilladt mellem to medlemsstater.

Parlamentets kompromisforslag kan derfor være den mest acceptable løsning for Danmark. Dog kan Parlamentets formulering af pålægget til Kommissionen om at fremlægge en rapport senest 2016, som foreslås indsat som en betragtning i præamblen, formuleres mere neutralt, så det ikke alene er de negative effekter, som skal undersøges. Regeringen vil forfølge den kompromisløsning, der vurderes at give bedst mulighed for fortsat grænseoverskridende kørsel til og fra Danmark med modulvogntog, som det er tilfældet i dag.



Regeringen finder det positivt, at det nu specifikt foreslås at tillade kørsel med 45 fods-containere i kombineret trafik. Regeringen vil arbejde for at få støtte til at justere forslaget, så det svarer til den nuværende, velfungerende danske ordning, som tillader kørsel med 45 fods-containere direkte til og fra skib og bane.

Regeringen finder imidlertid, at de angivne kontrolintervaller for overlæs er for ambitiøse. Det er ikke praktisk muligt at standse lastbilerne for hver 2.000 kørte km, så kontrol vil derfor nødvendiggøre, at der enten installeres et stort antal systemer på vejene, hvor køretøjerne automatisk vejes, når de kører forbi (weigh-in-motion), eller at der i alle køretøjer – nye som gamle – monteres et system, der kan registrere lastbilen/vogntogets vægt og sende oplysninger om dette automatisk til myndighederne via et godkendt princip. Uanset hvilken model der vælges, vil det medføre betydelige udgifter. Det er Regeringens holdning, at kravene til kontrol bør være så omkostningseffektive og omkostningsneutrale som muligt og således stå mål med de fordele, der er forbundet med kontrollerne. Regeringen vil i de fortsatte forhandlinger have særlig fokus på, at direktivet ikke medfører statsfinansielle udgifter af betydning.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 7. juni 2013.