



---

Mødedokument

---

**B9-0201/2024**

25.3.2024

## **FORSLAG TIL BESLUTNING**

jf. forretningsordenens artikel 227, stk. 2

om håndtering af tunge godskøretøjer ved grænseovergange baseret på  
andragende nr. 0146/2023  
(2024/2540(RSP))

**Dolors Montserrat**  
for Udvalget for Andragender

**B9-0201/2024**

**Europa-Parlamentets beslutning om håndtering af tunge godskøretøjer ved grænseovergange baseret på andragende nr. 0146/2023 (2024/2540(RSP))**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til artikel 26, 28-37 og 67, stk. 1 og 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF),
- der henviser til drøftelserne om andragende nr. 0146/2023 på mødet i Udvalget for Andragender den 29. november 2023,
- der henviser til den offentlige høring om "Schengengrænser – spørgsmål rejst af andragere", som Udvalget for Andragender afholdt i fællesskab den 18. juli 2023 i samarbejde med Udvalget om Borgernes Rettigheder og Retlige og Indre Anliggender,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 16. november 2022 med titlen "Et stærkere Schengenområde gennem fuld inddragelse af Bulgarien, Rumænien og Kroatien i området uden kontrol ved de indre grænser" (COM(2022)0636),
- der henviser til sine beslutninger af 18. oktober 2022 om Rumæniens og Bulgariens tiltrædelse af Schengenområdet<sup>1</sup> og af 12. juli om tiltrædelse af Schengenområdet<sup>2</sup>,
- der henviser til, at Rådet den 30. december 2023 ved enstemmighed besluttede at byde Rumænien og Bulgarien velkommen i Schengenområdet, hvilket begynder med ophævelsen af kontrollen ved luft- og søgrænserne pr. marts 2024,
- der henviser til sin beslutning af 25. november 2021 om sikkerheden på lastbilmøderingspladser i EU<sup>3</sup>,
- der henviser til sin beslutning af 9. maj 2023 om den nye EU-ramme for mobilitet i byer<sup>4</sup>,
- der henviser til sin beslutning af 13. juni 2023 om store transportinfrastrukturprojekter i EU – gennemførelse af projekter og overvågning og kontrol af EU-midler<sup>5</sup>,
- der henviser til forslag til forordning om retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (COM(2021)0812),
- der henviser til forretningsordenens artikel 227, stk. 2,

---

<sup>1</sup> EUT C 149 af 28.4.2023, s. 11.

<sup>2</sup> Vedtagne tekster, P9\_TA(2023)0278.

<sup>3</sup> EUT C 224 af 8.6.2022 s. 95.

<sup>4</sup> EUT C, C/2023/1058, 15.12.2023, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2023/1058/oj?locale=da>.

<sup>5</sup> EUT C, C/2024/481, 23.01.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/481/oj?locale=da>.

- A. der henviser til, at hundredvis af godskøretøjer hver dag holder stille ved EU's indre grænser, herunder grænserne mellem Schengenmedlemsstater og medlemsstater uden for Schengenområdet, hvor de oplever ekstremt lange ventetider og forsinkelser på grund af behandling og kontrol; der henviser til, at den nuværende europæiske retlige ramme ikke specifikt omhandler eller regulerer den øvre tidsgrænse for behandling af gods ved grænserne;
- B. der henviser til, at årsagerne til disse køer og forsinkelser ved medlemsstaternes grænser kan tilskrives flere administrative, operationelle, sikkerhedsmæssige, tekniske eller interoperabilitetsrelaterede faktorer, som f.eks. utilstrækkelig operationel og teknisk kapacitet, mangel på personale, kontrolskranger eller vægte til godskøretøjer samt koncentrationen af mange institutionelle organer ved grænserne og tidskrævende kontrol af fragt; der henviser til, at Schengenkodeksens<sup>6</sup> artikel 22 stadfæster princippet om, at der ikke foretages kontrol ved de indre grænser mellem Schengenlandene, i overensstemmelse med princippet om fri bevægelighed, der er fastsat i artikel 26, stk. 2, i TEUF, og at det i artikel 24 specifikt hedder, at medlemsstaterne skal fjerne alle hindringer for en smidig afvikling af vejtrafikken ved overgangsstederne ved de indre grænser;
- C. der henviser til, at ophobningen af EU-registrerede tunge godskøretøjer ved grænserne kan have en skadelig indvirkning på førernes sundhed og arbejdsvilkår, trafiksikkerheden og driften af fragtselskaber samt have en negativ indvirkning på konkurrencen og EU's indre markeds funktion og øge transportvirksomhedernes omkostninger;
- D. der henviser til, at Bulgarien og Rumænien stadig afventer Rådets afgørelse om datoen for ophævelsen af kontrollen ved de indre landgrænser, der henviser til, at ophævelsen af kontrollen ved de indre landgrænser vil have en positiv indvirkning på Rumæniens og Bulgariens deltagelse i EU's indre marked og fjerne hindringer for mobilitet, der forårsager forsinkelser i forretningsaktiviteter som følge af forstyrrelser i tidsintervallerne for godslevering;
- E. der henviser til, at forsinkelser for godskøretøjer forårsager tab på hundredvis af millioner euro for europæiske virksomheder, navnlig inden for logistik, turisme samt hotel- og restaurationsbranchen; der henviser til, at risiciene ved disse hindringer ved grænseovergangene blev særligt tydelige under covid-19-pandemien; der henviser til, at bevarelsen af status quo i betydelig grad svækker EU's modstandsdygtighed over for andre potentielle kriser for den offentlige sundhed;
- F. der henviser til, at længden af køer af godskøretøjer ved EU's ydre grænser med landene på Vestbalkan er særligt bekymrende;
- G. der henviser til, at disse forhold i alvorlig grad er til fare for erhvervschaufførernes sundhed og sikkerhed, bringer deres arbejdsvilkår i fare og underminerer kvaliteten af job i erhvervet, samtidig med at de bidrager til den globale mangel på lastbilchauffører; der henviser til, at lastbilchauffører i alle EU's medlemsstater ofte lider af flere former for kroniske smerter såsom lændesmerter, knæ- og skuldersmerter; der henviser til, at

---

<sup>6</sup> Forordning (EU) 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengenkodeks), EUT L 77 af 23.3.2016, s. 1.

det hyppige vilkårlige krav om at læsse gods af og på samtidig medfører betydelige yderligere sundhedsrisici, der ofte fører til skader, da lastbilchauffører ofte ikke har den fysiske styrke eller det passende udstyr til de tunge løft, jobbet indebærer; der henviser til, at arbejdsgiverne vilkårligt pålægger lastbilchauffører denne forpligtelse og dette ansvar uden et løntillæg;

- H. der henviser til, at køerne af godskøretøjer, der venter ved grænserne, direkte påvirker de europæiske borgeres sundhed, påvirker luftkvaliteten negativt og forårsager vand- og støjforurening samt indvirker negativt på Natura 2000-områder; der henviser til, at det f.eks. i Kommissionens meddelelse af 16. maj 2023 blev konstateret, at der årligt udledes 46 000 ton CO<sub>2</sub> på grund af den vedvarende grænsekontrol ved de indre grænser for Rumænien og Bulgarien;
- I. der henviser til, at trafikbelastninger fra godskøretøjer også forringer kvaliteten af den eksisterende infrastruktur, samtidig med at trafiksikkerheden hindres og risikoen for trafikulykker stiger;
- J. der henviser til, at der er behov for øget offentlig og privat finansiering af sikre parkeringsområder for lastbiler for at gøre det muligt for førerne at holde deres pauser på en sikker måde; der henviser til, at en styrkelse af sikkerhedsværktøjerne, f.eks. gennem udvikling af særlige mobilapplikationer, vil mindske risikoen for, at lastbilchauffører bliver ofre for kriminalitet;
- 1. opfordrer Parlamentet, Rådet og Kommissionen til at fokusere på specifikke foranstaltninger for at sikre gnidningsløse og effektive grænsepassager for godstransport, når de udvikler centrale EU-politikker, som f.eks. det transeuropæiske transportnet;
- 2. opfordrer Kommissionen til efter en konsekvensanalyse af de emner, der er beskrevet i dette forslag til beslutning, at foreslå øjeblikkelige og bindende lovgivningsmæssige foranstaltninger for at indføre en EU-dækkende standardtid på et minut i gennemsnit for håndtering af tunge godskøretøjer ved grænseovergangssteder inden for EU med henblik på at sikre smidighed ved de indre Schengen grænser og grænserne uden for Schengenområdet, så varer og tjenesteydelser kan bevæge sig hurtigt og effektivt; understreger, at en sådan foranstaltning vil forbedre vejtransportsektorens konkurrenceevne væsentligt og sikre, at den fungerer gnidningsløst i det indre marked; understreger, at den fortsatte kontrol ved landgrænserne skader alle medlemsstaters økonomiske interesser;
- 3. fremhæver, at Kommissionen siden 2011 har gentaget, at både Rumænien og Bulgarien har opfyldt alle de formelle kriterier for deres tiltrædelse af Schengenområdet; understreger, at Rådets afgørelse af 30. december 2023 om ophævelse af kontrollen ved luft- og søgrænserne med Rumænien og Bulgarien kun til dels behandler spørgsmålet om den nuværende forvridding af det indre marked; understreger, at denne afgørelse ikke tager fat på det største og mest presserende spørgsmål, nemlig landgrænseovergangssteder, hvor der fortsat foretages kontrol ved landgrænser i Schengenområdet, hvilket hæmmer den gnidningsløse grænsepassage af godskøretøjer, busser, personbiler og tog; gentager sin mangeårige holdning til støtte for den fulde anvendelse af Schengenreglerne i Bulgarien og Rumænien; opfordrer indtrængende det

belgiske formandskab og alle medlemmer af Rådet til hurtigst muligt og senest medio 2024 at vedtage en afgørelse om fuld anvendelse af Schengenreglerne i Rumænien og Bulgarien;

4. anmoder derfor Kommissionen om at sikre overholdelse og overvågning af anvendelsen af de trufne foranstaltninger, herunder gennem pålæggelse af sanktioner; understreger behovet for passende og tilstrækkelig EU-finansiering og teknisk støtte;
5. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sørge for, at EU-lovgivningen giver lastbilchauffører mulighed for at benytte mindre grænseovergange, når hovedfærdselsårenerne er lukket på grund af vejvedligeholdelse, for at undgå, at førerne er afhængige af vilkårlige tiltag fra de enkelte landes side, eftersom dette er et spørgsmål af almen interesse for EU;
6. opfordrer Kommissionen til i samarbejde med medlemsstaterne og relevante interessenter at foreslå konkrete foranstaltninger til at afhjælpe manglen på erhvervschauffører i EU ved at stimulere interessen blandt unge gennem finansiering af specifik omskoling og kvalifikationer og fremme af partnerskaber mellem erhvervsfaglige skoler og transportvirksomheder, herunder med specifik EU-støtte;
7. opfordrer medlemsstaterne til yderligere at intensivere deres bestræbelser på at styrke det grænseoverskridende samarbejde om tyveri fra godskøretøjer;
8. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Kommissionen, Rådet og de relevante nationale myndigheder.