

Færdselsstyrelsen

Erhvervstransport

NOTAT

Dato: 4. september 2007

J. nr.: FS720-000007

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (KOM (2007) 265).

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Europaudvalg.

Forslaget er offentliggjort af Europa-Kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 881/92, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, adgang til at udføre international godskørsel for fremmed regning, og forordning (EØF) nr. 3118/93, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national godskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel) og direktiv 2006/94/EF, der fritager en række former for transport for enhver tilladelsesordning. Forslaget om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne. Forslaget giver en enkel og klar definition af cabotagekørsel. Forslaget giver endvidere en forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten. Forslaget giver endelig forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, og der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem på den ene side bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 og på den anden side bestemmelserne i forslaget om omarbejdning af direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.

Forslaget skal styrke effektiviteten på det indre marked for godskørsel ved at øge retssikkerheden, nedbringe de administrative omkostninger og skabe mere retfærdige konkurrencevilkår. Det sætter vejtransportkunderne, og dermed økonomien som helhed, eftersom vejtransport spiller en central rolle i forsynings- og distributions-kæden i den europæiske industri, i stand til at høste større fordele af det indre marked. Følgelig bidrager forslaget til, at målene for Lissabon-strategien nås, idet det vil styrke konkurrenceevne.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en bedre overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere medlemsstater.

Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse af markedet for international godskørsel, at de nuværende bestemmelsers manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens dækning af transporter, der udføres af virksomheder fra Fællesskabet, til og fra tredjelande.
- Problemer med den praktiske anvendelse af begrebet midlertidig cabotagekørsel. Trods en fortolkende meddelelse, der blev offentliggjort i 2005 på grundlag af Domstolens definition af "midlertidig" i forbindelse med fri udveksling af tjenesteydelser, er der fortsat problemer, og der er tendens til, at medlemsstaterne anvender regler, der er forskellige, svære at håndhæve eller medfører ekstra administrative byrder.
- Manglende effektivitet i udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, selv om det nuværende lovgrundlag allerede indeholder bestemmelser herom. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat

end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte sanktioner, hvilket kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, end andre virksomheder.

- Kontrol dokumenternes forskellige udformning (fællesskabstilladelse, bekræftede kopier heraf og førerattesten), der giver anledning til problemer, når der foretages kontrol på vejene, og ofte medfører et betydeligt tidsspild for transportvirksomhederne.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniserings-strategi, idet det vil bidrage til mere retfærdige konkurrencevilkår, give en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og højne det gennemsnitlige niveau for faglige kvalifikationer i sektoren. Denne mulighed vil give en klar definition af cabotagekørsel, der er nem at håndhæve, og stærkt forbedrede regler om overholdelse og håndhævelse. De administrative omkostninger vil forblive stort set uændrede, men omkostningerne ved håndhævelsen vil kunne nedbringes på længere sigt.

- Forslaget giver en enkel og klar definition af "cabotagekørsel", ifølge hvilken der er mulighed for inden for syv dage efter en international transport at udføre op til tre cabotagekørsler. Transportvirksomheden skal i køretøjet medbringe dokumentation for dato og sted for ankomst og afrejse, f.eks. fragtbreve.
- Forslaget lægger op til en mere forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten, for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Med forslaget gives der forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en fællesskabstilladelse, overtræder reglerne i etableringsmedlemsstaten eller en anden medlemsstat. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.
- Der indføres krav om elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater for at nedsætte omkostninger ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Disse registre skal oprettes i henhold til forslag om forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet.

Forslaget forventes behandlet på EU Rådsmødet i oktober 2007.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til markedet for international godskørsel er reguleret i godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 10. af 5. januar 2005 om godskørsel. Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i godskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 16. juli 2007:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forenede Danske Motorejere, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri (DI) lægger vægt på, at der skabes et så velfungerende indre marked for transport som muligt. DI støtter arbejdsgiver- og erhvervsorganisationen HTS i det utilfredsstillende i, at forordningsforslaget vil begrænse mulighederne for cabotagekørsel. DI mener, at det vil reducere fleksibiliteten for transporterhvervet, og at dette vil lægge kraftige bindinger på virksomhedernes muligheder for at styre deres logistik.

Danske Speditører fæstner sig primært ved, at der ønskes en harmonisering af reglerne om cabotagekørsel i stedet for en fuldstændig liberalisering. Det er Danske Speditørers

opfattelse, at den eneste rigtige løsning er en fuldstændig liberalisering af reglerne om cabotagekørsel. For kun derigennem sikres en optimal udnyttelse af ressourcene samt en effektiv konkurrence. En harmonisering af reglerne for cabotage vil stadig være en hindring for en maksimal effektivisering af transport. Begrænsningerne vil bare være ens i hele Europa. En fuldstændig liberalisering af cabotage giver den udfordring, at reglerne skal tage højde for, at skattesystemet mv. ikke sættes unødigt under pres. Denne udfordring vurderes af Danske Speditører at opveje de gevinster, der vil skabes i forhold til øget effektivitet.

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration. 3F finder, at det er et afbalanceret forslag, som de kan tilslutte sig. 3F hilser Kommissionens initiativ til at etablere en definition af cabotagekørsel velkomment. Den foreslåede definition vil i forhold til de store lande næppe give problemer, men i forhold til mindre lande, eksempelvis Danmark, vil den foreslåede definition ikke løse de misbrugstilfælde, som efter 3F's opfattelse er alt for almindelige, og hvor udenlandske vognmænd ulovligt udfører nationale transporter under dække af, at der er tale om cabotagekørsel.

Med den foreslåede definition frygter 3F, at det vil være tilstrækkeligt, hvis man ved ugens udgang foretager en ganske kort tur til enten Sverige eller Tyskland, hvorefter man vil kunne vende tilbage og påbegynde nye 3 ture i Danmark. En hel uges transporter kan med lidt kreativitet sagtens komme til at fremstå som 3 ture.

3F foreslår, at definitionen udvides, således at der indføres en varighedsbegrænsning i forhold til de 3 ture, således at disse skal udføres inden for en periode af maks. to eventuelt tre dage i umiddelbar tilslutning til den internationale transport inden for en uge. Dette kan eventuelt kombineres med en begrænsning i det årlige antal cabotageture, et givent vognvog kan udføre.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemsækelighed i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

HTS vurderer, at de foreliggende forslag teknisk og indholdsmæssigt er på linje med gældende danske regler.

HTS anfører, at lige og ensartede regler i form af forordninger ikke i sig selv betyder en ensartet konkurrence blandt transportvirksomhederne i EU. Effektiv kontrol og ensartet håndhævelse i alle lande er en væsentlig forudsætning for, at der reelt kan blive tale om en ens konkurrencesituation.

Forslaget om adgang til markedet for international godskørsel indeholder forslag til en ændret definition af cabotage i EU. HTS har allerede inden Kommissionen præsenterede sine forslag fremsat kritik af denne definition og dens konsekvenser for transporterhvervet. HTS er alvorligt bekymret for forslagens protektionistiske karakter i et ellers effektivt og konkurrencedygtigt transporterhverv, som arbejder på et liberaliseret europæisk vejtransportmarked.

HTS opfordrer til, at der fra dansk side lægges maksimalt pres på Kommissionen for at sikre, at den foreslåede definition af cabotage tages af bordet, da en vedtagelse i forslagens nuværende form vil være til ubodelig skade for det danske transporterhverv.

HTS er opmærksom på, at der er et behov for at få afklaret, hvornår der er tale om cabotage. Dette behov kan efter HTS's opfattelse problemfrit tilgodeses uden, at der er behov for at introducere en meget stram og bureaukratisk definition. HTS skal i den forbindelse fremhæve, at reglerne for cabotage for de øvrige transportsektorer som søfart og luftfart er liberaliseret markant, og disse to sektorer dermed signifikant har kunnet etablere sig med stor styrke i de globale transportkæder. Såfremt den landbaserede transport i EU skal kunne indgå i et fortættet samspil med disse to sektorer, så er forudsætningen, at de politiske og økonomiske rammevilkår er ens – også på et vitalt område som cabotage.

Den foreslåede definition med blandt andet kravet om højst tre cabotagekørsler samt forslagens bestemmelser om kontrol, herunder dokumentkrav, rummer efter HTS's vurdering en risiko for, at nogle medlemslande vil kunne skabe hindringer for udenlandske transportvirksomheders lovlige aktiviteter. Der består således en ikke ubetydelig risiko for, at forslaget på dette punkt vil kunne føre til egentlige handelshindringer.

International Transport Danmark (ITD) hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til forordninger, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

ITD er imod forslagene om de markante begrænsninger vedr. cabotage, der foreslås af Kommissionen.

Cabotagekørsel er efter ITD's opfattelse en vigtig forudsætning for, at danske transportvirksomheder kan udføre effektive transport- og logistikløsninger i EU. ITD mener, at forslaget om cabotage begrænset til maksimalt tre ture inden for syv dage er i direkte modstrid med EU's grundlæggende princip om varenes frie bevægelighed og ideen om det Indre Marked.

ITD lægger endvidere vægt på, at forslagets konsekvens vil medføre mere tomkørsel og dermed en øget miljøbelastning. De begrænsninger, der er lagt op til, vil øge antallet af lastbiler væsentligt, hvilket der netop ikke er behov for på de europæiske veje.

ITD anbefaler, at Danmark arbejder for at cabotageforslaget ikke fremmes. Forslaget kan i sin yderste konsekvens ødelægge den vigtige internationale transportsektor, som Danmark i dag råder over.

Af Kommissionens bemærkninger til artikel 8 lægges der op til, at CMR-fragtbrevets tilstedeværelse i køretøjet er afgørende for en landevejskontrol ved cabotagekørsel. ITD ønsker her at pege på, at CMR-fragtbrevet – om end det er almindeligt anvendt – ikke ifølge CMR-konventionen skal medbringes i en lastbil. ITD er enige i, at fragtbrevsoplysningerne, der fremgår af Artikel 8-udkastet, bør og skal være til stede i en lastbil – men formelt set kan det godt være på anden måde end lige netop et CMR-fragtbrev.

Det fremgår af bemærkning nr. 13 til forslaget, at bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelsesforhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

ITD stiller i den forbindelse spørgsmålet om relevansen af denne bemærkning. Bestemmelsen er overflødig, idet internationale mobile transportarbejdere allerede er omfattet af Rådets direktiv om udstationering. I øvrigt vil transportvirksomheder, der udstationerer

arbejdstagere, næppe udstationere chauffører til brug herfor, hvis forslaget om højst tre cabotagekørsler måtte blive gennemført.

ITD hilser forslaget om en standardisering af dokumentkravene i forbindelse med Fællesskabstilladelser og førerattest velkommen.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Fællesskabstilladelsen og førerattesten ikke alene er udfærdiget på det(de) pågældende medlemsstat(er)s sprog, men derudover også på ét eller flere hovedsprog i EU (f.eks. engelsk, fransk, tysk). En sådan oversættelse vil forenkle landevejskontroller for både chauffør, vognmand og den kontrollerende myndighed.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, om det på Fællesskabstilladelsen fremgår, at den berettiger til kørsel med lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt. En sådan vægtgrænse fremgår ikke af Fællesskabstilladelsen i dag, men erfaringer fra udførte kontroller i adskillige år i EU-landene viser, at der er behov for, at vægtangivelsen fremgår af tilladelsen.

Ifølge artikel 12 indføres en ny procedure, som medlemsstaterne skal følge, når de konstaterer en overtrædelse, der er begået af en transportvirksomhed, som ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat. ITD mener, at der med bestemmelsen åbnes op for, at for eksempel en polsk virksomhed, der måtte begå overtrædelser i Danmark, kan blive retsforfulgt i Polen – ligesom det samme kunne ske for en dansk vognmand ved dennes mulige overtrædelse i Polen.

ITD frygter, at sådanne bestemmelser - indeholdende detaljerede oplysninger - vil kunne være konkurrenceforvridende, ligesom bestemmelserne vil medføre utryghed i mange transportvirksomheder. ITD afviser derfor artiklens nuværende ordlyd.

Bestemmelsen i artikel 13 "Indførelse i nationalt register" synes også at udgøre et retssikkerhedsmæssigt problem.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at forslagene præsenteres som et bidrag til kampagnen for bedre lovgivning og en lettelse af de administrative byrder, og at en analyse har vist, at gennemføres Kommissionens forslag som fremlagt kan det spare erhvervet og myndigheder for 190 mio. euro om året.

DTL påpeger dog, at den økonomiske fordel ikke er fordelt på lande og man kan derfor ikke se den specifikke fordel for Danmark.

Forslagene har endvidere til hensigt at stramme op for adgang til erhvervet og til markedet godstransport for at sikre, at alle operatører konkurrerer på de samme vilkår. Selvom der således samlet set er en positiv økonomisk effekt fra Kommissionens forslag, er der operatører i EU, der vil blive tvunget til at hæve sine standarder. Det er klart, at dette vil være en udgift, men for det samlede erhverv i EU betragter Kommissionen denne udvikling som positiv og en forbedring af standarderne.

DTL efterspørger de konkrete tal for det danske transporterhverv, idet DTL har som udgangspunkt, at erhvervets administrative udgifter ikke må stige som følge af forslaget.

Teknisk set er lovforslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

I stedet for de gældende regler om, at cabotage skal være "midlertidig" kørsel, stilles nu i forslagets artikel 8 forslag om, under hvilke vilkår en vognmand har ret til at udføre cabotage i et andet medlemsland. Det er derimod op til de enkelte medlemslande om de vil fastsætte lempeligere regler for cabotage på medlemslandets eget område.

Efter forslaget kan en lastbil udføre op til tre cabotage operationer i et land i forlængelse af en international transport inden bilen skal forlade landet igen, og senest efter 7 dage. Forslaget stiller krav til hvilke oplysninger, der skal foreligge for, at myndighederne skal kunne kontrollere, hvornår lastbilen kom ind i landet første gang, ligesom der stilles krav om dokumentation for udført cabotagekørsel.

Dokumentationen for, at forholdet er lovligt, er diverse oplysninger om, hvornår lastbilen er kørt ind i landet m.m. Oplysningerne fremgår alle af CMR-fragtbrevet, som transporten er forpligtet til at bruge ved de internationale transporter. For selve cabotageoperationerne kræves der tillige diverse oplysninger om hver enkelt kørsel, idet der dog ikke stilles særlige formkrav til dokumentationen.

DTL vurderer, at Kommissionens forslag er et afbalanceret forsøg på at bringe mere klare forhold i EU's marked for vejtransport. Der vil imidlertid ikke være tvivl om, at de enkelte medlemsstater af kontrollensyn vil stille formaliserede krav til dokumentationen som en følge af en strammere definition af begrebet "midlertidig" kørsel. Det bemærkes, at denne risiko også i vidt omfang er til stede i dag, hvor blandt andre Tyskland har varslet, at man ønsker at stille dokumentationskrav - for eksempel i form af logbøger.

Forslaget fjerner også et hul i lovgivningen, hvorefter man kun behøver EU-tilladelse ved kørsel med bil over 6 tons tilladt totalvægt. Grænsen for national vognmandstilladelse har længe gået ved 3,5 tons, og efter de nye forslag ensrettes reglerne, så alle krav til tilladelse starter ved 3,5 tons. DTL støtter dette forslag.

Også i dette forslag stilles der krav om bedre registrering af overtrædelser (elektronisk) og bedre udveksling mellem medlemslandene om overtrædelser.

Forslaget angiver endvidere mere præcise standarder for, hvordan en EU-tilladelse skal se ud, hvilket vil fjerne en mængde sager, hvor udenlandske myndigheder ikke umiddelbart har villet anerkende danske EU-tilladelser, hvorfor forslaget umiddelbart støttes af erhvervet.

Forslaget fjerner endelig en mængde særbestemmelser og sammenskriver flere ældre lovgivninger. Dette støttes af DTL, og samtidig skal man fra erhvervets side stille forslag om, at denne særlige forordning skrives ind i ovennævnte adgangsforordning og at der gives adgang til helt at fjerne de nationale tilladelser og erstatte dem med EU-tilladelser. Dette vil svare til en mangeårig realitet i Danmark, hvor man automatisk har været berettiget til en EU-tilladelse, hvis man har en national vognmandstilladelse.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget forventes umiddelbart ikke at have statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme mindre udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en sammenskrivning af flere forordninger samt et direktiv med en regelforenklings til følge. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (buskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.

I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemskuelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at mødføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.

Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at præcisere allerede eksisterende fællesskabsregler, ligesom Kommissionen ønsker at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international godskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle foreløbige holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen hilser velkommen, at Kommissionens forslag har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international godskørsel.

Regeringen er principielt tilhænger af fri markedsadgang. Samtidig støtter Danmark, at reglerne på området skal være administrerbare. Det er imidlertid vigtigt, at det pågældende regelsæt ikke i praksis indebærer en begrænsning af adgangen til cabotagekørsel.

Regeringen hæfter sig endeligt positivt ved, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Under det nuværende portugiske formandskab er Kommissionens forslag til fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel blevet drøftet på en række møder i Rådets arbejdsgruppe. Det portugiske formandskab har under de tekniske drøftelser på møderne i arbejdsgruppen udvist en ihærdighed med henblik på at få indarbejdet medlemslandenes tekniske kommentarer og eventuelle ændringsforslag i forordningsforslaget.

Generelt har de fleste af medlemslandene taget undersøgelsesforbehold, særligt f.s.v. angår spørgsmålet om de nationale registre, hvor overtrædelser af fællesskabslovgivningen om vejtransport bliver registreret, og en dertil hørende udveksling af oplysninger imellem medlemsstaterne samt spørgsmålet om cabotagekørsel.

På nuværende tidspunkt kan forhandlingssituationen overordnet skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemskelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder, idet landene dog hver for sig har taget undersøgelsesforbehold for konkrete bestemmelser i forslaget, ligesom landene har stillet ændringsforslag og har tilkendegivet, at der fortsat er behov for yderligere drøftelser og præcisering af visse af forslagets bestemmelser.
- En række medlemslande er positivt stillet over for forslaget om harmonisering af fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattesten, men er bekymret for sikkerhedselementet i de bekræftede kopier og ser gerne ekstra sikkerhedsforanstaltninger på kopierne.
- Hvad angår spørgsmålet om cabotagekørsel er medlemslandene på nuværende tidspunkt delt op i tre lejre. Én gruppe lande stiller sig skeptisk til forslaget og ønsker en større grad af liberalisering, en anden gruppe stiller sig ligeledes skeptisk til forslaget, idet de dog ønsker en yderligere begrænsning af cabotagekørsel og endelig er der en gruppe, som støtter Kommissionens definition af cabotagekørsel, idet de finder, at forslaget er et velafbalanceret kompromis mellem medlemsstaterne.

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Europaudvalget.