

## **Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål L med spørgsmål til artiklen ”Minister klar til nye stramninger mod vejpirater”**

---

Samrådsspørgsmål L–TRU alm. del,  
stillet til transportministeren den 7.  
november 2013:

*Idet der henvises til artiklen ”Minister  
klar til nye stramninger mod  
vejpirater” fra 21.oktober 2013 i 3F’s  
Fagbladet ønskes følgende spørgsmål  
besvaret i et kommende samråd:*

*– Mener ministeren, at det er  
nødvendigt at stramme  
cabotagereglerne yderligere og i givet  
fald, hvilke initiativer kan der da  
forventes, der kan stoppe piratkørsel og  
social dumping?*



*– Vil ministeren give status på dialogen med EU-Kommissionen om cabotagereglerne, herunder EU-Kommissionens position i diskussionerne og hvor tæt de er på en afslutning?*

*– Ministeren bedes specificere på hvilke punkter ministeren mener, at EU's regler ikke er særligt præcise, herunder hvordan ministeren mener, at reglerne i forordning 1072/2009 kan præciseres?*

*– Vil ministeren uddybe sine udsagn om, at "Danmark går i front" og at "hvis det er nødvendigt, må Danmark tage nye initiativer selv", herunder om disse initiativer omfatter indførelse af den finske fortolkning af cabotagereglerne i den danske cabotagevejledning, eller*



*om ministeren lægger op til at få  
ændret forordning 1072/2009?*

*– Vil den finske fortolkning af  
cabotagereglerne efter ministerens  
mening indebære et brud på EU's  
regler?*

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra  
Henning Hyllested (EL).

Svar:

*(Indledning)*

Jeg er blevet stillet en lang række  
spørgsmål om cabotage, og det vil jeg  
gerne takke for.

Det giver mig muligheden for igen at  
gøre det helt klart, at jeg er klar til, at  
bekæmpe alle former for ulovlig



cabotagekørsel i Danmark. Og jeg vil gerne benytte lejligheden til at redegøre for mit syn på cabotageområdet og herigennem samlet få svaret på de stillede spørgsmål.

Det er min klare opfattelse, at vi er vidner til en unfair konkurrencesituation, som betyder, at danske chauffører og vognmænd skal konkurrere på ulige vilkår med udenlandske operatører. Det er derfor nødvendigt at gøre noget.

Jeg vil gerne først forklare hvilke skridt, der allerede er taget, og dernæst hvilke, der er undervejs. Herefter vil jeg gerne kommentere på Kommissionens reaktion på en række af de danske initiativer. Til sidst vil jeg sige noget om



hvilke initiativer, der yderligere kan overvejes.

*(Hvilke skridt er allerede taget?)*

Der er allerede gjort meget. Jeg kan f.eks. nævne, at:

- Bøderne for overtrædelse af reglerne for cabotagekørsel blev hævet pr. 1. marts 2012
- Politiet kan fra 1. juli 2012 tilbageholde lastbiler, der udfører ulovlig cabotagekørsel
- Herudover har politiet fået tilført 10 mio. kr. ekstra årligt for 2012 og 17,5 mio. kr. for 2013 til bekæmpelse af ulovlig cabotage



- Det er med finanslovforhandlingerne for 2014 sikret, at indsatsen kan fortsætte på 2013-niveauet fremadrettet.
- Endelig er der på rådsmødet den 11. marts 2013 afgivet en erklæring fra fem lande, herunder Danmark, om at vi ikke støtter en yderligere liberalisering af cabotagekørsel på nuværende tidspunkt, og at der skal ses på de eksisterende regler og praksis samt den sociale lovgivning, således at der skabes lighed mellem arbejdstagere, som udfører det samme arbejde.

Men disse tiltag er ikke nok til at lægge en effektiv dæmper på den ulovlige cabotage. Derfor er der på baggrund af



Cabotagerapporten fra maj i år sat yderligere initiativer i gang. Det drejer sig om:

- Det fremsatte lovforslag L58 om ændring af bødesatser i godskørselsloven. Her anses ulovlig cabotagekørsel for en meget alvorlig overtrædelse, der som udgangspunkt udløser en bøde på 35.000 kr. mod de nuværende 10.000 kr. Det kunne f.eks. være, hvis der udføres mere end tre cabotageture på syv dage.
- Herudover har Trafikstyrelsen præciseret fortolkningen af begreberne ”en international tur” og en ”cabotagetur” i en revideret cabotagevejledning, som trådte i



kraft den 1. september 2013.

Præciseringerne er i lyset af uklare EU-regler med til at sikre, at der sker en ensartet håndhævelse af cabotagereglerne, hvilket skaber en øget retssikkerhed for områdets aktører. Det har således aldrig været hensigten med cabotagereglerne, at man for eksempel skulle kunne sætte kørsel over grænsen med tomme containere i system alene mhp. at køre cabotage i Danmark.

- Endelig har vi udarbejdet et brev til EU-kommissionen sammen med en række andre lande med en klar opfordring til at få præciseret cabotage-reglerne hurtigst muligt.





Jeg skal afslutningsvis vende tilbage hertil.

*(Hvilke skridt er i gang: 3 pilotsager fra EU-Kommissionen)*

Jeg kan oplyse, at Europa-Kommissionen har indledt ikke mindre end tre såkaldte pilotprojekt-sager om Danmarks administration af regler om cabotagekørsel. En pilotsag er forløberen til en egentlig åbningskrivelse mod et medlemsland, hvis ikke sagen bliver lukket på pilotprojektstadiet.

Den første pilotsag<sup>1</sup> handler om præcisering af begreberne ”international tur” og ”cabotagetur”, hvor

---

<sup>1</sup> EU-pilot 5365/13



Kommissionen spørger til Danmarks indførsel af disse regler. Jeg skal minde om, at baggrunden herfor er et ønske om at skabe klare regler, som kan håndhæves og dermed skabe retssikkerhed.

Pilotsagen peger i retning af, at Kommissionen ikke finder, at den danske præcisering af disse definitioner er i overensstemmelse med forordningen.

Den danske præcisering af begreberne medfører, at kørsel med tomme containere og returemballage - f.eks. palle og blomsterbure - ikke kan udgøre en "international tur", som giver adgang til cabotagekørsel. Kørsel med tomme containere og returemballage internt i



Danmark vil derimod blive talt med som en cabotagetur. Der stilles således større krav til en international tur, fordi det er den internationale tur, der er adgangsbilletten til at køre cabotagekørsel i Danmark.

Status for sagen er, at det nu er ved at blive vurderet nærmere, om pilotprojekt-sagen skal have konsekvenser for de indførte præciseringer af cabotagereglerne i Danmark. Det er ikke nogen nem sag, og derfor tager vurderingerne også tid. I mellemtiden har kommissionen tilsyneladende mistet tålmodigheden og har taget sagen af pilotprojektlisten, og Danmark må nok forvente at modtage en egentlig åbningsskrivelse i den nærmeste fremtid.



Den anden pilotprojekt-sag<sup>2</sup> handler om, hvornår dokumentation for den internationale tur og hver enkelt cabotagetur skal foreligge.

Forordningen indeholder ikke oplysninger om, hvornår dokumentation skal foreligge. På den baggrund har Kommissionen bedt de danske myndigheder om at oplyse, om chaufførerne forventes at fremskaffe de relevante oplysninger på stedet i tilfælde af kontrol.

Ifølge formuleringen i § 16 a i godskørselsbekendtgørelsen skal dokumentation for den internationale

---

<sup>2</sup> EU-pilot 5569/13



tur og hver enkel cabotagetur "foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende". Det fortolkes i praksis sådan, at dokumentationen skal kunne fremvises inden for rimelig tid efter standsningen af køretøjet. Hvor lang tid, der accepteres, vil komme an på en konkret vurdering i kontrolsituationen.

Efterfølgende fremsendelse af dokumentationen til politiet vil ikke kunne opfylde bekendtgørelsens krav om, at dokumentation skal foreligge ved standsningen af køretøjet.

Endvidere har Kommissionen i samme pilotprojektsag stillet spørgsmålstegn ved, om sanktioner for overtrædelse af



cabotagereglerne er proportionelle i forhold til den konkrete overtrædelse.

Status på denne sag er, at Danmark har sendt et svar til Kommissionen, som beskriver praksis og baggrunden for den. Med hensyn til proportionalitet henvises i svaret til det lovforslag, vi behandler i øjeblikket, L58, om opdeling af bøder i tre kategorier alt afhængig af, hvor alvorlig overtrædelsen er – hvilket netop tager hensyn til proportionalitetsprincippet.

Den tredje pilotsag<sup>3</sup> handler om den begrænsning, Danmark har sat på udførsel af cabotagetur, som ikke må

---

<sup>3</sup> EU Pilot 5703/13



omfatte både flere afhentningssteder og flere aflæsningssteder. Baggrunden for begrænsningen er, at en udvidet definition af en cabotagekørsel ville give mulighed for at udføre et stort antal kørsler og anse dette for at være én cabotagekørsel. Dette har efter Transportministeriets opfattelse ikke været hensigten med EU's cabotageregler.

Kommissionen er derimod af den opfattelse, at en cabotagetur gerne må omfatte både flere afhentnings- og flere aflæsningssteder.

Jeg mener middelbart, at vi bør fastholde reglerne, som de er, men nu må vi naturligvis se på, hvad processen med Kommissionen fører til.



*(Yderligere skridt i fremtiden? )*

Lad mig nu vende mig til de skridt, som yderligere kunne overvejes, idet der dog udfordringer knyttet til flere af disse:

*(Kædeansvar/medvirken)*

Herhjemme tales der meget om at indføre et kædeansvar for ulovlig cabotage.

Kædeansvar er, så vidt jeg ved, ikke et egentligt juridisk begreb, men mere et populært begreb, der dækker to forskellige situationer:

- Det ene er et objektivt ansvar, som f.eks. på køre- og hviletidsområdet, hvor vognmandsvirksomheden uanset omstændighederne straffes for chaufførernes overtrædelser.





- Det andet er de almindelige regler om medvirken i straffelovens § 23.

En speditør kan allerede på nuværende tidspunkt straffes for medvirken til en udenlandsk transportvirksomheds ulovlige cabotagekørsel efter de almindelige regler om medvirken i straffelovens § 23.

Visse dele af branchen ønsker, at medvirkensansvaret også skrives ind i godskørselsloven, men dette vil efter min opfattelse ikke ændre de krav til bevis, som der allerede i dag findes i straffeloven på området.

*(Den finske model)*

Der tales også om indførelse af den finske model. Den finske model går ud



på, at den første cabotagetur slutter, når lasten losses første gang. Den anden cabotagetur slutter, når lasten losses anden gang, og den tredje cabotagetur slutter, når lasten losses tredje gang.

Det synes jeg sådan set er en god definition, der effektivt begrænser antallet af ture, men tillader, at man tager et læs med for at udnytte kapaciteten i lastbilen. Helt i overensstemmelse med, hvad jeg mener, var meningen med forordningen.

Jeg er dog bekendt med, at Kommissionen har rettet henvendelse til Finland med en pilotsag herom.

Transportministeriet har derfor taget kontakt til de finske myndigheder, som oplyser, at de har svaret på



pilotskrivelsen og nu afventer Kommissionen. Ifølge Finlands svar finder Finland ikke, at deres regel er i strid med EU-forordningen, og vil derfor på nuværende tidspunkt ikke foretage nogle ændringer.

Det er dog min forventning, at Kommissionens pilotsag - som for en af de danske pilotsager - er begrundet i, at Kommissionen mener, at en cabotagetur gerne må omfatte både flere afhentnings- og flere aflæsningssteder.

Jeg tror derfor, at vi skal afvente yderligere afklaring i sagen, inden vi overvejer at indføre den finske model i Danmark.

*(Rapport fra Kommissionen på trapperne)*



Udover det afventer vi også med spænding en rapport fra Kommissionen. Kommissionen skal nemlig inden udgangen af 2013 ifølge forordningen udarbejde en rapport, hvor den gør status over Fællesskabets marked for godskørsel.

Rapporten skal bl.a. indeholde en analyse af markedssituationen – med en evaluering af kontrollens effektivitet - og udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet og endelig en vurdering af, om der kan tænkes en yderligere åbning af de nationale markeder for godskørsel.

Det er Regeringens klare holdning, at Danmark under de nuværende forhold ikke ønsker en yderligere liberalisering



af cabotagemarkedet, og at der er et stort behov for mere klare regler fra EU's side.

Jeg vil derfor fortsat lægge maksimalt på pres på EU for at sikre handling på området.

Senest har vi – som også nævnt tidligere – udarbejdet et brev til Kommissionen med en klar opfordring til at få præciseret cabotage-reglerne hurtigst muligt. Brevet er også underskrevet af mine kollegaer fra Belgien, Tyskland, Frankrig, Finland, Italien og Spanien, og blev sendt til Kommissionen i sidste uge.

Jeg synes, brevet er et stærkt signal til Kommissionen om, at der må og skal handles. Samtidig er det også en bekræftelse af, at vi ikke er det eneste



medlemsland, der har et alvorligt problem med cabotage-reglerne.

Også nationalt vil der fremadrettet blive arbejdet for sagen, og vi vil bl.a. fortsætte med at se på muligheder for at styrke grundlaget for kontrol.

*(Afslutning)*

Til sidst vil jeg gerne endnu engang slå fast, at Regeringens ønske er: klare og kontrollerbare regler fra EU i stedet for som nu tågede og svært kontrollerbare regler.

Det vil bidrage til, at reglerne kan håndhæves på effektiv vis i alle EU-lande.



En sådan effektivisering vil blandt andet kræve en introduktion af klare definitioner af begreber som f.eks. en ”international tur” og ”en cabotagetur”.

I denne sag er det også vigtigt at huske på, at Danmark ikke står alene med sit ønske. Diskussionen om ulovlig cabotage fylder også i mange andre lande, der også ønsker effektive løsninger.

Tak.

