

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål AA, AB og AC med spørgsmål til de ændrede regler om cabotage (tomme containere og returemballage)

Samrådsspørgsmål AA, AB og AC–TRU
alm. del, stillet til transportministeren
den 3. april 2014:

Samrådsspørgsmål AA

*Hvilke konsekvenser vil der være for
dansk transporterhverv ved, at
ministeren nu vil tillade, at kørsel med
bl.a. tomme containere og
returemballage kan give adgang til
cabotagekørsel i Danmark?*



Samrådsspørgsmål AB

Kan ministeren oplyse, hvor mange ekstra cabotageturde de ændrede regler forventes at ville medføre?

Samrådsspørgsmål AC

Hvorfor vælger regeringen at følge EU-kommissionen og ændre reglerne, før regeringen har taget sagen op over for EU for at få den løst?

Alle tre spørgsmål er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).



Svar:

(Indledning)

Stillede spørgsmål – tak for dem.

God platform til at gøre det helt klart:
bekæmpe alle former for ulovlig
cabotagekørsel i Danmark.

Benytte lejligheden til at redegøre for
syn på cabotageområdet og få adresseret
de stillede spørgsmål.

Unfair og utilladelig
konkurrencesituation - danske
chauffører og vognmænd skal ikke
konkurrere på ulige vilkår med
udenlandske operatører. Nødvendigt
med handling.



Mangel på klare regler og mulighed for effektiv håndhævelse - skal håndteres.

Være stolte af det danske transporterhverv - Sikre, at unge mennesker også i fremtiden har lyst til at gå ind i erhvervet.

Forklare hvilke skridt, der er taget af regeringen.

(Hvilke skridt er netop taget?)

De nyeste tiltag: to nye midler i brug i kampen mod ulovlig cabotage.

Første middel: kameraer med nummerpladekontrol.

Andet middel: skrappere politiefterforskning.



Helt konkret: for-projekt med fotoudstyr til automatisk genkendelse af nummerplader. Formål: at undersøge om det kan bidrage til mere effektiv kontrol.

Ekstra tre millioner kroner til politiets Tungvognscenter Syd og Tungvognscenter Øst til efterforskning - udover tidligere ekstrabevillinger til kontrol.

Det er i Danmark - men også indsats i forhold til EU.

Bred vinkel med flere forskellige slags indsatser.

Konference i Paris om at bekæmpe social dumping.



Afgørende at danne alliancer med andre EU-lande – nødvendigt med klare regler på europæisk plan.

Ses som opfølgning på brev til Kommissionen i december 2013: behov for klare regler og ikke aktuelt grundlag for yderligere liberalisering.

Cabotage skal på dagsordenen i EU.

(Hvad er der gjort tidligere)

Regeringen har allerede taget mange vigtige skridt.

Fremhæve:

- Bøderne for overtrædelse af cabotagereglerne - hævet første gang 1. marts 2012 og igen med virkning pr. 1. januar i år. Nu:



ulovlig cabotagekørsel er en meget alvorlig overtrædelse - udløser som udgangspunkt bøde på 35.000 kr. mod tidligere 10.000 kr.

- Politiet har fra 1. juli 2012 kunnet tilbageholde lastbiler, der udfører ulovlig cabotagekørsel.
- Politiet fået tilført 10 mio. kr. ekstra i 2012, 17,5 mio. kr. ekstra i 2013. Afsat tilsvarende beløb for 2014-17.
- Rådsmødet den 11. marts 2013:
Fælles erklæring fra fem lande, herunder Danmark. Erklæringens indhold: ikke yderligere liberalisering af cabotage nu; der skal ses på de eksisterende regler og praksis.



Mange initiativer - Regeringens røde tråd har været og vil fortsat være: klarhed og ingen yderligere liberalisering.

Fortsat lægge maksimalt pres på EU for handling.

(Besvarelse af de stillede spørgsmål)

Nu adressere de stillede spørgsmål.

Hvad vil der ske, når kørsel med tomme containere kan give adgang till cabotagekørsel til Danmark? Og hvorfor ændrede regeringen reglerne allerede nu – før vi havde taget sagen op over for EU?

Ifølge bestemmelsen vi nu er ved at ændre er der ved kørsel med tomme



containere og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende) over grænsen ikke tale om international transport - giver derfor ikke adgang til cabotagekørsel.

Kommissionen har sendt en såkaldt åbningsskrivelse - Vi besluttede herefter at ændre reglerne.

Ifølge de nye regler, som er på trapperne, vil kørsel med tomme containere mv. kunne give adgang til cabotagekørsel. Men kun hvis det er en reel international transport.

Grunden til at regeringen fandt det nødvendigt at rette ind efter Kommissionens henvendelse var, at regeringen efter en juridisk gennemgang



af reglerne fandt, at reglerne ikke holdt vand ift. EU's regler.

Man må gå ud fra: flere internationale transportere end i dag vil give adgang til at udføre lovlig cabotagekørsel i Danmark – idet også kørsel med tomme containere mv. kan give adgang til cabotagekørsel.

Tør ikke gisne om antallet af cabotageture – ikke muligt.

Glæde over: øgede bevillinger, som nævnt tidligere - mulighed for mere efterforskning og øget kontrol.

Men! Vi står umiddelbart fast på de to andre sager, selv om der angiveligt er åbnings skrivelser på vej:



- Bødestørrelsernes proportionalitet og kravet om, at dokumentationen for kørslen i forbindelse med kontrollen skal foreligge ved standsningen af køretøjet.
- Definitionen af en cabotagetur: man kan vælge at fylde lastbilen med gods fra flere steder, men tømme den et sted, eller omvendt.

(Afslutning)

Slå fast, at regeringens mål på cabotageområdet er: klare og kontrollerbare regler i stedet for tågede og svært kontrollerbare regler.

Bidrage til, at reglerne kan håndhæves på effektiv vis i alle EU-lande.



Vigtigt at huske på, at Danmark ikke står alene med vores ønske. Gode alliancer. Diskussionen om ulovlig cabotage fylder i mange andre lande, der også ønsker effektive løsninger.