

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 28. juni 2017
J. nr. 2017-3698

Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF (forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF) og forordning nr. 1072/2009/EF (forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel).

KOM(2017) 281 final

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF samt forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Det overordnede mål med ændringsforordningen er at rette op på visse mangler, der blev afdækket i en evaluering fra 2014-2015 og i en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF fjernes vægtgrænsen på 3.500 kg, således at lette erhvervskøretøjer omfattes delvist af forordningen. Kravene til virksomhedernes etablering skærpes. Endvidere udvides kredsen af personer, der indgår ved vurderingen af vandelskravet samt listen over overtrædelser, der skal lægges vægt på ved denne vurdering. Endelig styrkes samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1072/2009/EF ændres det generelle princip for cabotagekørsel, således at der gives tilladelse til ubegrænset antal cabotageture inden for en periode på 5 dage. Definitionen af cabotagekørsel præciseres, således at den kan omfatte flere læssesteder, flere lossesteder eller flere læsse- og lossesteder. Der fastsættes endvidere et objektivi ansvar for speditører m.fl. Endelig præciseres det, at transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.



En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel, bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel.

Det vurderes, at forslaget vil medføre mindre statsfinansielle konsekvenser i form af øgede administrative omkostninger i forbindelse med inddragelsen af lette erhvervskøretøjer under forordningens anvendelsesområde og udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger

Endvidere vurderes det, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af brug af elektroniske transportdokumenter, lavere krav til egenkapital og klarere regler og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øgede administrative omkostninger for virksomheder med lette erhvervskøretøjer og kravet om indsendelse af en række yderligere oplysninger til brug for etableringen af et nationalt elektronisk register, herunder registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 281 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF og forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 12. juni 2017. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.



Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Side 3/28

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forordningerne er at skabe grundlag for et velfungerende, integreret og retfærdigt indre marked for vejtransport samt støtte markedets effektivitet og konkurrenceevne. Endvidere er formålet at forbedre det indre marked for vejtransport yderligere ved hjælp af ændrede bestemmelser, der skal fjerne årsagerne til skævheder og sikre en bedre håndhævelse af reglerne.

En evaluering af forordningerne i perioden 2014-2015, en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016 afdækkede visse mangler i reglerne og deres håndhævelse, som undergraver forordningernes oprindelige mål om at skabe passende konkurrencevilkår på markedet. Disse mangler vedrører følgende forhold:

- 1) Uensartet og ineffektiv håndhævelse, herunder mangel på samarbejde medlemsstaterne imellem.
- 2) Svagheder i reglerne.
- 3) Forskelle i medlemsstaternes praksis.

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsforordningen rette op på disse mangler og medføre en forbedring af konkurrencevilkårene, færre overtrædelser af cabotagereglerne, færre såkaldte postkasseselskaber og bedre arbejdsvilkår for arbejdstagerne i transportsektoren.

Forordning nr. 1071/2009/EF

Det foreslås i artikel 1, at godskørsel for fremmed regning med køretøjer under 3.500 kg (varebiler) inddrages under forordningens anvendelsesområde. Kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for disse transportvirksomheder. Egenkapitalkravet for første tilladelse foreslås i artikel 7 fastsat til mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse. De øvrige krav i forordningen vedrørende transportlederen, vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer og forpligtelserne i forbindelse hermed er ikke obligatoriske, men medlemsstaterne bevarer muligheden for at anvende dem som hidtil.

Endvidere foreslår Kommissionen at lade artikel 3, stk. 2, udgå, således at de enkelte medlemsstater ikke længere har mulighed for at indføre yderligere betingelser for adgang til erhvervet end fastsat i forordningen. Det betyder, at



medlemsstaterne alene kan stille krav om et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af medlemsstaterne, god vandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer i overensstemmelse med forordningen.

Kravene om opfyldelse af etablering i artikel 5 præciseres for at sikre, at virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, reelt og varigt driver virksomhed dér. I litra a) tilføjes en henvisning til kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som dermed også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Endvidere opdeles litra c) og litra d), således at der tydeligere skelnes mellem udførelsen af administrative og kommercielle aktiviteter og aktiviteter, der udføres med køretøjer. Endelig indsættes et nyt krav i litra e) om, at en virksomhed skal besidde aktiver og beskæftige personale i etableringsmedlemsstaten, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter.

Desuden foreslås det, at kredsen af personer i artikel 6, stk. 1, der indgår ved vurderingen af vandelskravet præciseres. Listen over overtrædelser i artikel 6, stk. 2, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, udvides. Listen udvides med overtrædelser af skattelovgivning, udstationering af arbejdstagere og lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser.

Kommissionen foreslår at tilføje artikel 6 et nyt stk. 2 a, hvorefter Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at fastlægge, hvilke overtrædelser af EU-regler ud over dem, der er fastsat i forordningens bilag IV, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt.

Kommissionen tillægges desuden i artikel 8, stk. 9, beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag I om faglige kvalifikationer, bilag II om sikkerhedselementer for attesten for faglige kvalifikationer og bilag III om model til attest for faglige kvalifikationer for at tilpasse dem markedsudviklingen og den tekniske udvikling.

Endvidere foreslås i artikel 16, at medlemsstaterne forpligtes til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed, i deres respektive nationale elektroniske registre.

Endelig foreslås det at præcisere betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne i artikel 18. Der fastsættes frister for medlemsstaternes svar på begrundede anmodninger fra andre medlemsstater. Medlemsstaterne forpligtes til på baggrund af oplysninger fra andre medlemsstater at foretage kontroller vedrørende manglende overholdelse af etableringskravet hos virksomheder, som er etableret på deres område. Endvidere indsættes en underretningspligt for medlemsstaterne til den anmodende medlemsstat, hvis det er svært eller umuligt for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser. Endelig skal det gensidige administrative samarbejde og gensidig bistand ydes vederlagsfrit.



Det foreslås, at de nugældende regler for cabotagekørsel i artikel 8 ændres, så begrænsningen for antallet af cabotagekørsler udgår, og i stedet reduceres det maksimale antal dage, hvor der må udføres ubegrænset cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten eller tilstødende medlemsstater, til 5 dage.

Som følge af ændringerne af reglerne for cabotagekørsel udgår kravet i artikel 8, stk. 3, om, at der skal fremlægges dokumentation for hver enkelt cabotage-tur. I stedet præciseres i et nyt stk. 4a, at dokumentation for overholdelse af begrænsningerne for cabotagekørsel skal fremlægges i løbet af vejkontrollen og kan forelægges eller fremsendes elektronisk. Dermed forpligtes de nationale håndhævende myndigheder til at acceptere elektroniske transportdokumenter i forbindelse med international transport.

Endvidere fastsættes en ny artikel 10a om mindstekrav til medlemsstaternes kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel. Medlemsstaterne skal foretage kontrol af mindst 2 % af alle cabotagekørsler fra den 1. januar 2020 og mindst 3 % fra den 1. januar 2022. Medlemsstaterne forpligtes desuden til mindst 3 gange om året at udføre samordnet vejkontrol for overholdelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.

Desuden præciseres i artikel 2, pkt. 6, at en cabotagetur kan omfatte flere læsesteder, flere lossesteder eller flere læsse- og lossesteder.

Det foreslås endvidere i en ny artikel 14a, at afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører skal pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordningen.

Forordningens anvendelsesområde i artikel 1, stk. 1, præciseres, således at transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.

Vedrørende forslaget til ændringerne af cabotagekørsel, bemærkes det, at Kommissionen som en del af Vejpakken foreslår, at der indføres særlige regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i Udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71/EF) og Håndhævelsesdirektivet (direktiv 2014/67/EU) Kommissionen foreslår her, at cabotagekørsel fra første dag er at betragte som udstationering, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Derudover foreslås det, at bestemmelserne om mindste antal betalte feriedage pr. år samt mindsteløn, herunder overtidsbetaling, finder anvendelse for hele perioden ved international transport som defineret i forordning nr. 1072/2009/EF og nr. 1073/2009/EF, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i løbet af en kalendermåned.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke. Forslaget er henvist til Transport og Turisme-udvalget (TRAN).

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen anfører, at problemet med forskelle i medlemsstaternes praksis og svagheder i håndhævelsen, der skader det indre marked, hænger nøje sammen med mangler i harmoniseringen og kan derfor alene løses af EU-lovgiveren ved ændring af den eksisterende EU-lovgivning. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre harmonisering og et ensartet niveau af håndhævelse og håndhævelsespraksis i EU.

På den baggrund finder regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Godskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1072/2009/EF reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel (herefter benævnt ”godskørselsloven”) og bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel (herefter benævnt ”godskørselsbekendtgørelsen”).

Buskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1073/2009/EF reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel (herefter benævnt ”buskørselsloven”) og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel (herefter benævnt ”buskørselsbekendtgørelsen”).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af godskørselsloven, buskørselsloven, godskørselsbekendtgørelsen og buskørselsbekendtgørelsen.

Forslaget vil medføre, at vægtgrænsen i godskørselsbekendtgørelsen § 1, stk. 1, på 3.500 kg fjernes.

Derudover vil forslaget medføre, at vi i Danmark ikke længere kan indføre yderligere betingelser for adgang til godskørsels- og buskørselserhvervet end fastsat i forordning nr. 1071/2009/EF.



Det betyder, at bestemmelserne i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, og § 12, stk. 1, nr. 2, samt buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, og § 14, stk. 1, nr. 2, om, at en ansøgning om tilladelser til godskørsel for fremmed regning eller erhvervs-mæssig personbefordring kan afslås samt allerede udstedte tilladelser kan tilbagekaldes, når virksomheden har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Bestemmelserne anvendes i vidt omfang i dag og er væsentlige for imødegåelse af såkaldt konkursrytteri inden for vejtransportbranchen.

Det betyder derudover, at egenkapitalkravet i godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, og buskørselsbekendtgørelsens § 9, stk. 1, på 150.000 kr. for de første to tilladelser og 40.000 kr. for hver yderligere tilladelse vil skulle nedsættes til mindst 9.000 EUR (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 4.000 EUR (ca. 30.000 kr.) for hver yderligere tilladelse. Samtidig indsættes bestemmelse om, at egenkapitalkravet for varebiler udgør mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse.

Forslaget vil desuden medføre, at §§ 17 og 18 i godskørselsbekendtgørelsen om beviskrav ved kontrol af cabotagekørsel og afgrænsningen om, at en transport, der består af tomme containere og returemballage ikke er en international transport som nævnt i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009/EF om cabotagekørsel, udgår.

Endelig medfører forslaget, at der skal indsættes ansvars- og strafbestemmelser i godskørselsloven, hvorefter afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordning nr. 1072/2009/EF.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre mindre statsfinansielle konsekvenser i Danmark. Det skyldes, at en indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede administrative opgaver og omkostninger i forbindelse med udstedelse af tilladelser og tilsyn med virksomhederne. Endvidere vil det medføre øgede administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forbindelse med udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Forslaget forventes at medføre en stigning i kontrolopgaven for politiet, ligesom der kan ske en stigning i antallet af straffesager, hvilket kan have betydning for anklagemyndighedens arbejde. Forslaget må antages at medføre et øget ressourceforbrug hos politiet og muligvis hos anklagemyndigheden.



Umiddelbart vurderes stigningen i ressourceforbruget ikke at kunne afholdes inden for politiets eksisterende økonomiske ramme.

Side 8/28

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes umiddelbart, at forslaget ikke vil have nævneværdige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre både positive og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af brug af elektroniske transportdokumenter, lavere krav til egenkapital og klarere regler.

Det vurderes samtidig, at forslaget vil medføre en stigning i driftsomkostningerne i form af øgede administrative omkostninger for virksomheder med varebiler i Danmark som følge af, at disse virksomheder delvist bliver omfattet af forordning nr. 1071/2009/EF og dermed vil være omfattet af en tilladelsesordning.

Der vil også være øgede administrative omkostninger, når danske transportvirksomheder fremover potentielt vil skulle indsende en række yderligere oplysninger til brug for etableringen af et nationalt elektronisk register, herunder registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017.

Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, HK Post, Danske Speditører, 3F, LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger:



Generelle bemærkninger

Side 9/28

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

På en række områder tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter. Efter DTLs opfattelse er det for tidligt at tage stilling til, om den foreslåede anvendelse af delegerede retsakter er optimal for erhvervet, eller om snittet skal lægges andetsteds. DTL er i særdeleshed bekymrede for udelukkelse af de sociale parter fra relevante beslutninger.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til erhvervet

Ark. 1. Genstand og anvendelsesområde - køretøjer under 3,5 tons

DTL hilser forlaget til udvidelse af art. 1 i Forordning (EF) nr. 1071/2009 til også at omfatte køretøjer under 3,5 tons velkomment.

Efter forslaget skal vognmænd i EU med disse køretøjer fremover stille økonomiske garantier: 1.800 EUR for første bil og 900 EUR for følgende biler. DTL finder beløbsgrænserne passende.

Der bliver ikke stillet krav om f.eks. uddannelse og godt ry, men medlemslandene kan fortsat stille disse krav nationalt.

Efter DTLs opfattelse bør der også stilles de samme krav på EU-plan som til vognmænd med køretøjer på 3,5 tons eller derover fsva. faglige kvalifikationer, vandel og god skik - dog i en tillempet udgave.

Art. 3. Krav med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet

Kommissionen foreslår, at lade art. 3, stk. 2 udgå, således at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav ud over dem som fremgår af art. 3, stk. 1.

Det vil bl.a. indebære, at man ikke længere i Danmark vil kunne stille forhøjede kapitalkrav, eller krav om at man ikke må have forfalden gæld til det offentlige på mere end 50.000 kr.



Efter DTLs opfattelse, så bør muligheden i art. 3, stk. 2 for at stille yderligere krav bevares. Bestemmelsen er med til sikre en professionalisering og seriøsitet i branchen. Bestemmelsen bør også omfatte køretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

Art. 5. Opfyldelse af etableringskravet - postkasseselskaber

DTL hilser en øget indsats mod postkasseselskaber velkommen. DTL har således kendskab til sager, hvor man fra dansk side rettede henvendelse til andre medlemsstater om virksomheder beliggende i villakvarterer med mange virksomheder på samme adresse. De pågældende medlemsstater afviste, at der ikke var tale om reel etablering.

DTL bifalder, at der skal være en tættere sammenhæng mellem reel aktivitet – kontrakter, ledelse af arbejdskraften, faciliteter mv – og den adresse, der anvendes af virksomheden.

I forbindelse med vurderingen af, om der er tale om reel etablering er det vigtigt at tage højde for, at erhvervet er præget af mange mindre virksomheder, herunder selvkørende vognmænd, hvor virksomhedens størrelse og administrative opgaver fx ikke kan berettige, at der ansættes professionelt administrativt personale. Det er derfor vigtigt, at teksten i forslaget pkt. e) i Art. 5 om, at krav om personale skal stå i rimeligt omfang til virksomhedens aktiviteter fastholdes.

Art. 6. Opfyldelse af vandelskravet

Ændringerne til art 6. hilses i særdeleshed velkommen – særligt at overtrædelse af udstationeringsreglerne får betydning ved vurdering af vandelskravet.

Der er dog behov for at supplere listen over alvorlige overtrædelser, for at afspejle det øgede fokus på arbejdsmarkedslovgivning mv.

Hvad angår art 6.1 specifikt finder DTL det besynderligt, at Kommissionen afgiver kompetence til medlemsstaterne til at fastsætte hvilke personer, der er relevant for en vurdering af vandel.

Det strider i mod ønsket om en mere harmoniseret tilgang til EU kravene og kan medføre forskelle mellem medlemslandene, og kan have betydning for virksomhedernes valg af etableringsland.

Art. 7. Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag

DTL er enig i, at der skal fastsættes mindre strenge krav for transportvirksomheder, der udelukkende benytter lette erhvervskøretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

Artikel 13. Procedure for suspension og tilbagekaldelse af vejtransporttilladelser



DTL er enig i præciseringen og harmoniseringen af art. 13, stk. 1, når det økonomiske grundlag ikke længere er opfyldt.

Side 11/28

Artikel 14. Erklæring om uegnethed som transportleder

DTL bifalder, at rehabiliteringsperioden for uegnethed som transportleder harmoniseres. Vi finder dog, at et år er for kort et tidsrum for rehabilitering. Perioden bør være længere, fx 3 år.

Art. 16. Nationale elektroniske registre

DTL er tilhænger af, at der tilføjes oplysninger, som skal indgå i de nationale registre mhp. at muliggøre en bedre håndhævelse af reglerne om adgang til erhvervet.

Art. 18. Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

DTL hilser det velkomment, at betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne bliver præciseret, herunder tidsfrister for svar på begrundede anmodninger.

Fsva. håndhævelse af reglerne, skal det bemærkes, at etableringsmedlemsstaten for et evt. postkasseselskab ikke har det store incitament til at håndhæve reglerne om etablering, idet aktiviteten jo netop foregår uden for etableringsmedlemsstaten. Man kan derfor overveje, om EU-Kommissionen skal have en selvstændig undersøgelseskompetence i lighed med, hvad man kender inden for fx konkurrenceområdet, eller at manglende samarbejde og overskridelse af frister skal have processuel skadevirkning, fx at den virksomhed som anmodningen vedrører ikke kan udføre godskørsel i den medlemsstat, hvor anmodningen kommer fra, før at anmodningen er efterkommet.

Forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til markedet

Generelt

DTL finder, at den såkaldte 3. lands kørsel skal begrænses. Mens den fri bevægelighed skal respekteres, kan EU's indre marked for vejtransport kun fungere på en fair, retfærdig og lige måde, hvis virksomhederne står over for de samme vilkår, regler og kontrol, der hvor aktiviteten udføres. Hvis et køretøj fra land A hovedsagelig udfører operationer mellem B og C og aldrig er hjemme i land A, skal køretøjet/virksomheden etablere sig i B eller C. Hvis en såkaldt nomadechauffør aldrig er hjemme, skal han/hun være knyttet til den værtsmedlemsstat, hvor arbejdet hovedsageligt udføres.

Kommissionens forslag forsøger at tackle nogle af disse problemer, men fokus er ikke tilstrækkeligt på de chauffører, lastbiler og virksomheder, der opererer i systemer, hvor de kan kombinere de forskellige tidsperioder og udnytte hullerne i lovgivningen. Formålet med denne revision må være at lukke for disse huller og skabe fælles regler for alle.



I den forbindelse skal det bemærkes, at lastbiler fra Østeuropa nu udgør 45 % af de lastbiler, der passerer den dansk/tyske grænse, men andelen af danske lastbiler udgør 17 %, jf. ITDs grænsetælling fra 1. kvartal 2017.

Art. 1. Anvendelsesområde

DTL finder ikke, at transport af tomme containere og returemballage (fx paller og tomme blomstrebure) skal betragtes som godskørsel for fremmed regning, uanset om der foreligger en transportkontrakt. Efter DTLs opfattelse så er transport af tomme containere, returemballage og lignende at sammenligne med tomkørsel. Der skal være tale om reel transport af varer eller andet gods, for i modsat fald vil mulighederne for omgåelse være talrige.

Det forekommer også besynderligt at bede om en ”transportkontrakt” som lovlig dokumentation. Det afviger fra andre dele af pakken, som fokuserer på moderne, digitaliserede løsninger for dokumentation af kontrol. En transportkontrakt for de nævnte transportere, kan nemt konstrueres og vil ikke afspejle noget konkret. Ideen om at tillade tomkørsler, fordi der er en transportkontrakt er en kunstig afvigelse fra pakkens overordnede formål om ordnede forhold, og DTL kan ikke støtte denne tilføjelse.

Art. 2. Definitioner

DTL finder, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat.

At tillade, at en cabotagetur reelt er en fuld distributionskørsel med flere startpunkter og flere aflæsningspunkter er i strid med det oprindelige formål med cabotage som er af midlertidig karakter og det vil facilitere mulighederne for en permanent, kontinuerlig tilstedeværelse i værtsmedlemsstaten, herunder cabotage som forretningsmodel.

Ovenstående vil også typisk kræve, at cabotagekørslen er planlagt på forhånd og sættes i system, hvilket vi også finder er i strid med det oprindelige formål med cabotage. Der er frihed til at etablere sig, såfremt man ønsker at drive indenlandsk transport i konkurrence med andre lokale vognmænd på lokale vilkår.

DTL finder dog behov for, at en cabotagetur skal defineres udtrykkeligt i forordningen. Men definitionen skal være følgende:

”En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder.”

Art. 8. Cabotagekørsel generelt princip

DTL finder som nævnt, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat. Vi kan derfor



ikke godtage, at begrænsningen i ture ophæves, selvom antallet af dage sættes ned fra 7 dage til 5 dage.

I den forbindelse skal det bemærkes, at hver international tur giver adgang til cabotage. En ophævelse i begrænsningen af antallet af cabotageture, vil også være konkurrenceforvridende i forhold til mindre medlemsstater som Danmark, idet man nemt kan passere en landegrænse med en international transport. Derved ville cabotagekørslen reelt være fuldt liberaliseret i forhold til de mindre medlemsstater.

DTL finder de nugældende cabotageregler om tre ture inden for 7 dage skal bevares, og man skal afvente virkningen af udstationeringsreglerne på transportområdet, før at man foretager sig yderligere, herunder f.eks. transitreglen (1 cabotagetur inden for 3 dage).

Endeligt bør der være et loft over, hvor meget cabotagekørsel et køretøj kan udføres i en værtmedlemsstat.

DTL skal bemærke, at den danske udgave af teksten er mangelfuld, idet det engelske ord "contiguous" (tilstødende) medlemsstater ikke er oversat. Vi går ud fra, at den engelske udgave er korrekt. Det er uklart, hvad konsekvensen af dette reelt er, men en konsekvens er tydeligvis, at man reelt har en mulighed for at køre over en grænse tom, idet man kan henvise til, at man er i gang med sine 5 dages cabotagekørsel i et medlemsland og nabolandene. Dermed åbnes en større mulighed for at undgå kravet om, at cabotage kun kan indledes efter en international transport, end tilfældet er med dagens regler. Vi er derfor stærkt skeptiske over for denne tilføjelse.

DTL hilser det velkomment, at dokumentation skal leveres ved vejsidekontroller, og at brug af f.eks. eCMR fremmes. I den forbindelse skal det bemærkes, at det kun er et fåtal af lande, der har ratificeret konventionen om eCMR.

Men værdien af dokumentation bliver dog indholdsløs, såfremt chaufføren blot skal dokumentere den internationale transport, herunder tidspunktet.

Desuden bør der indføres et krav om dokumentation også for den udgående internationale transport. Der bør indføres et generelt krav om, at en udenlandsk indregistreret køretøj skal kunne dokumentere sin transport eller tur i en værtmedlemsstat i forbindelse med en vejsidekontrol.

Art. 10. Beskyttelsesforanstaltninger

DTL noterer sig med en blanding af undren og tilfredshed, at Kommissionen ikke alene foreslår at art 10 fastholdes, men også at den opdateres.

DTL finder, at der er behov for en langt mere effektiv art 10.



Taget i betragtning, at der skal fastholdes en sikkerhedsklausul – og det støtter vi – så skal den gøres langt mere effektiv, fleksibel og anvendelig. Den foreslåede præcisering fra Kommissionen, finder vi ikke, løser dette.

I lyset af Kommissionens fokus på f.eks. kontrol og overvågning, foreslår DTL, at denne artikel udformes på en sådan måde, at vognmænd fra en medlemsstat, der ikke opfylder de betingelser, som er gældende i den øvrige relevante lovgivning (kontrol, samarbejde, information, udvikling), mister deres ret til cabotage (ikke til international eller transit).

Med andre ord, så skal etableringsmedlemsstatens adfærd knyttes til de rettigheder samme medlemsstats virksomheder nyder i det indre marked. Dette er i tråd med de gældende regler om bøder mv. ved manglende implementering. Imidlertid taler vi her ikke om manglende implementering, men om manglende aktive anvendelse af de regler, der formelt set er implementeret.

Art. 10a. Cabotagekørsel – kontrolforanstaltninger

DTL hilser dette nye krav til medlemslandene velkommen. Men hvad er det, der skal kontrolleres, hvis man reelt kan køre så mange ture, man vil, så mange dage man lyster, blot at man har en international tur hver 5. dag?

DTL er ikke sikker på, at det giver mening at knytte foranstaltningerne i art. 10a, stk. 2 – og andre kontroller – til et system for risiko-rating. Det kræver også, at overtrædelser af cabotage-lovgivning, udstationering mv. skal tælle med i vurderingen af den risiko, virksomheden udgør.

DTL hilser det øgede samarbejde i art. 10a, stk. 3 velkomment, og skal stærkt anbefale kontrolmyndigheder i de nordiske lande at engagere sig fuldt ud i de europæiske politiorganisationer for samarbejde, som findes. De nordiske lande udmærker sig ved fravær fra f.eks. Euro Control Route (ECR), hvilket DTL ikke finder er holdbart i lyset af den fokus, der er på ECRs kerne opgaver i Kommissionens forslag.

Art. 14a. Ansvar

DTL hilser denne nye tekst velkommen som et første skridt for at sikre, at alle led i transportkæden involveres i, at reglerne overholdes. DTL finder dog, at også den groft uagtsomme medvirken til overtrædelse af forordningen skal straffes.

Sagen er imidlertid kompliceret, og det er vigtigt, at Kommissionen ikke efterfølgende indfører rådgivende dokumenter eller ”questions and answers” som reelt tømmer denne artikel for indhold. Det må være gældende, at når princippet er vedtaget, har medlemslandene pligt og lov til at indføre disse regler i overensstemmelse med deres nationale praksis og regler.

ITD



ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer:

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om at skabe fælles regler og dermed sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene mellem de erhvervsdrivende, som ønsker at agere som vognmænd i EU.

Lette erhvervskøretøjer:

ITD er positiv over for, at forordningen omfatter lette erhvervskøretøjer i en "light" udgave. I givet fald bør der i øvrigt indføres en nedre totalvægtsgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5 eller 3,0 ton.

ITD ønsker dog udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

ITD henviser i øvrigt til de anbefalinger, som det såkaldte danske varebilsudvalg er kommet med i juni 2017.

Adgangsforhold:

ITD kan generelt støtte op om de foreslåede vandelskrav. Dog er ITD kritisk over for dele af forslaget om ny definition af fast forretningssted, her især krav om administrativt udstyr samt aktiver og beskæftiget personale. Som forslaget ligger nu, er det for upræcist og efterlader stort rum for fortolkning. For ITD er det afgørende, at der foretages en proportional helhedsvurdering.

Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende forordning 1071/2009

Artikel 1, stykke 4 litra a):

ITD er ikke afvisende over for, at litra a) udgår, og dermed at transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, principielt omfattes af forordningens anvendelsesområde. ITD ønsker dog en nedre totalvægtgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5-3 ton.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande



laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motor-køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

Artikel 1, stykke 6:

ITD støtter, at kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, i alle medlemslande. Risikoen for, at der opstår forskelle mellem medlemslandene, bliver dermed formindsket. Det er vigtigt, at reglerne for biler under 3,5 ton er ens i alle medlemslande.

Artikel 3, stykke 2:

Kommissionen foreslår, at artiklen udgår, da bestemmelsen har ledt til, at visse medlemslande har indført yderligere betingelser for adgang til vognmandserhvervet ud over de fire kriterier, der er fastsat i forordningen. ITD støtter fælles EU-regler og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.

Artikel 5, litra a) og litra d):

ITD støtter en præcisering af kravene for at sikre, at virksomheder, der er etableret i et medlemsland, reelt og varigt driver virksomhed dér.

Artikel 5, litra c):

ITD er kritisk over for forslagetets nuværende ordlyd om, at virksomheder skal råde over passende administrativt udstyr. Ordlyden efterlader stort rum for fortolkning. For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.

Artikel 5, litra e):

ITD er kritisk over for forslagetets nuværende ordlyd, hvad angår krav om, at virksomheder skal besidde aktiver og beskæftige personale, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter. Ordlyden efterlader stort rum for fortolkning.

For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.

Artikel 6, stykke 1, andet afsnit:

ITD støtter som udgangspunkt formålet at præcisere og yderligere harmonisere vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt, samt at udvide listen over over-



trædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Dog efterspørger ITD mere klarhed om, hvordan medlemslandene vil tage hensyn til virksomhedens, transportledernes, administrerende direktørers og komplementarers (i tilfælde af kommanditselskaber) adfærd efter medlemslandenes nærmere bestemmelse. Dog ønskes klarhed over, hvem andre juridiske repræsentanter og relevante personer dækker over.

Artikel 6, tredje afsnit, litra b) nummer xi) og xii):

ITD efterspørger mere klarhed omkring referencen til lovvalgsreglerne, jævnføre Rom 1-forordningen. ITD henviser til, at udstationeringsreglerne alene bør omfatte nationale transportere, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt stiller ITD sig kritisk over for, at lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser vil indgå i vurderingen af opfyldelse af vandelskravet.

Artikel 6, stykke 2:

ITD understreger, at udstationeringsreglerne udelukkende bør finde anvendelse på nationale transportere, og at den kompetente myndighed i vurderingen af vandelskravet kun bør tage hensyn til udstationeringsreglerne, når der er tale om cabotage og kombineret transport, ikke international transport, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt henvises til bemærkning om lovvalg, jævnføre oven for.

Artikel 6, stykke 2a:

ITD opfordrer til, at Kommissionen ved at definere grovheden af overtrædelserne i forhold til arbejdsvilkårene for arbejdstagerne skelner mellem nationale transportere og international transport, således at sidstnævnte ikke falder ind under udstationeringsreglerne og dermed vandelsvurderingen, jævnføre høringssvar om udstationering.

ITD's vurdering af forslaget afhænger af, hvad der reelt vedtages i de delegerede retsakter. ITD understreger, at disse ikke må eliminere skøn.

Artikel 14, stykke 1):

ITD ønsker, at vurderingen af en transportleders vandel sker ud fra en proportional helhedsvurdering.

Artikel 16, stykke 2:

I Danmark har man nogle særlige regler, som betyder, at typisk mindre virksomheder ikke er forpligtede til at udarbejde årsregnskab og således ikke har et overblik over de samlede aktiviteter og forpligtigelser – såsom egenkapital i virksomheden. ITD ser ej heller relevansen af registrering af sådanne oplysninger.

Artikel 18):



ITD er positiv over for den foreslåede ændring, som sikrer en stærkere håndhævelse og udveksling af data mellem medlemslandene. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser. Det bør desuden afklares, hvilke konkrete forpligtelser medlemslande har for at reagere, når virksomhedskontrol ikke er mulig.

Artikel 26, stykke 3, 4 og 5:

Krav om at indberette opdelinger i national og international transport vil sandsynligvis blive pålagt virksomhederne og dermed påføre virksomhederne endnu en administrativ byrde. På den baggrund er ITD kritisk over for opdelingen.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motor-køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

Artikel 1, stykke 4 litra b); Artikel 6, tredje afsnit, litra a) nummer vii); Artikel 7, stykke 1); Artikel 7, stykke 2; Artikel 8, stykke 9; Artikel 11, stykke 4, tredje afsnit og artikel 12, stykke 2, andet afsnit; Artikel 13, stykke 1, litra c); Artikel 16, stykke 2, andet, tredje og fjerde afsnit; Artikel 16, stykke 4; Artikel 16, stykke 7; Artikel 24; Artikel 24a; Artikel 25, stykke 3; Bilag IV, punkt 1, litra b):

Ingen bemærkninger

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter en klarere definition af cabotage, som har givet anledning til forskellige fortolkninger i de enkelte medlemslande. ITD bemærker, at turbegrebet har givet anledning til væsentlig fortolkningstvivil. Det hilses derfor velkommen, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.

Bemærkninger til ændringsforslag

Artikel 8, stk. 2:



ITD støtter, at antallet af dage hvor der må udføres cabotagekørsel reduceres, og at turbegrebet ophører. Dette gør det nemmere at kontrollere og håndhæve i praksis.

ITD bemærker, at det gældende turbegreb har givet anledning til væsentlig fortolkningstvív, og at det derfor er positivt, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for turbegrebet vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistreringer i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. ITD støtter som udgangspunkt Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage, alternativt kan antallet af dage sænkes til 3 eller 4 dage.

Forudsætningen for ITD's accept af den nye cabotage definition er, at al cabotage bliver betragtet som udstationering, jf. høringsvar om udstationeringsdirektivet.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.

Artikel 8, stykke 3, første afsnit og stykke 4a:

ITD ser med glæde, at dokumentationen kan forelægges for eller fremsendes til kontrolmyndigheden i værtsmedlemslandet elektronisk, såsom eCMR, da dette medvirker til at forenkle kontrollen og håndhævelsen.

Dog er ITD kritisk over for, at chaufføren skal forelægge dokumentation i løbet af vejkontrollen, da chaufføren kan være nødsaget til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation under en vejkontrol, som finder sted uden for kontorets åbningstider.

ITD ser derfor gerne, at der indføres et krav om, at dokumentationen kan forelægges eller fremsendes inden for eksempelvis 14 dage efter kontrollens afslutning. En sådan tidsfrist vil medvirke til at fjerne de praktiske problemer med at få adgang til dokumentationen og vil fjerne den juridiske usikkerhed med hensyn til, hvornår dokumentationen senest skal fremlægges.

I forhold til hvilke oplysninger dokumentationen af cabotage skal indeholde, bifalder ITD, at Kommissionen ikke fokuserer på, hvilke specifikke oplysninger dokumentationen skal indeholde, men i stedet at der skal foreligge klart bevis



for den internationale tur. Hidtil har de oplyste betingelser i artikel 8, stykke 3, litra a-g givet anledning til høje bøder for glemte oplysninger i dokumentationen.

ITD mener, at man bør fokusere på at straffe overtrædelser, hvor køretøjet har udført cabotage ud over det tilladte i stedet for rent formelle fejl, hvor man har glemt at angive oplysninger, der som sådan ikke har betydning for myndighedernes kontrol.

Artikel 10a:

ITD er optaget af, at cabotagen kan blive og bliver kontrolleret. ITD foreslår derfor, at hvert medlemsland tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 5 procent af alle cabotagekørsler kontrolleres i hvert kalenderår og at den årlige kontrol på mindst 5 procent indføres allerede fra den 1. januar 2020. ITD foreslår med andre ord, at kravet til omfanget af kontrol hæves fra 2 til 5 procent fra år 2020 jævnfør Kommissionens forslag til kontrol.

ITD støtter endvidere, at medlemslandene målretter kontrollen mod virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse samt at medlemslandene mindst tre gange om året gennemfører en samordnet vejkontrol af cabotagekørsel.

Artikel 14a:

ITD støtter, at man straffer bevidste overtrædelser, hvorfor ITD støtter præciseringen i den nye artikel 14a, hvor afsendere og speditører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordre på transporttjenester, som indebærer en overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Derimod er objektivt ansvar ikke ønskeligt, da det kan få en negativ indflydelse på samhandlen. ITD gør opmærksom på, at principperne omkring proportionalitet og ikke-diskrimination samt ligebehandling skal respekteres ved vurderingen af overtrædelsen.

I dag eksisterer der et medvirkensansvar, der følger af Straffelovens § 23, og der pålægges bøder på baggrund af dette. Det skal derfor sikres, at medvirkesansvaret i artikel 14a ikke strækker sig længere, end hvad der allerede fremgår af Straffelovens § 23. ITD ser derfor gerne, at ordlyden i den nye artikel 14a præciseres med henblik på at sikre en overensstemmelse med medvirkensprincipper i nationale straffelove.

Artikel 1, stk. 1; Artikel 2, nr. 6; Artikel 4, stk. 2, tredje afsnit; Artikel 4, stk. 4, andet afsnit; Artikel 5, stk. 4; Artikel 10, stk. 3, første afsnit; Artikel 14b; Artikel 17:

Ingen bemærkninger.

Dansk Industri



For så vidt angår ændringer i forordning 1071/2009 om adgang til erhvervet, så kan DI Transport støtte en minimal tilladelsesordning for varebiler, som foreslået af EU-Kommissionen.

Med henvisning til arbejdet i "varebilsudvalget" i 2017, så foregår der en del transport i dag med varebiler, som for eksempel håndværkere med varebiler, eller madudbringning og avisuddeling i private biler eller private varebiler, hvor visse typer af transport kunne være godskørsel for fremmed regning. Det kan derfor vise sig svært at adskille disse fra de varebiler, der udelukkende kører godskørsel for fremmed regning. For at undgå unødvendige administrative byrder, bør det derfor overvejes i ændringerne af EUreglerne at fastsætte en nedre vægtgrænse på f.eks. 2.500 eller 3.000 kg.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 7 i forordning 1071/2009 om økonomisk sikkerhed, så kan DI Transport støtte forslaget lavere satser for varebiler, dvs. 1.800 Euro for den første tilladelse og 900 Euro for de efterfølgende.

Forslaget kan læses sådan, at den lavere sats kun gælder for virksomheder, der udelukkende har varebiler. DI Transport mener, det er afgørende, at den lavere sats for varebiler også gælder for varebiler i transportvirksomheder, der har både lastbiler og varebiler, så man sikrer mere ensartet konkurrenceforhold.

I forhold til hvornår der er tale om reel etablering, mener DI Transport grundlæggende, at de nuværende regler er afbalanceret, og bekæmpelse af såkaldte "postkasseselskaber" primært skal løses gennem bedre håndhævelse og bedre samarbejde mellem medlemsstaterne.

Yderligere krav til dokumenter, der skal opbevares på virksomhedens adresse virker overflødig. Endvidere er forslaget til ændring af art. 5 meget upræcist og uklart, hvilket især gælder tilføjelse af krav om at "besidde aktiviteter og beskæftige personale, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter". Det foreslås, at dette krav slettes.

For så vidt angår cabotage, så har de nuværende cabotageregler været med til at effektivisere transporten, og cabotagekørsel er grundlæggende en fornuftig og naturlig del af international godstransport. Dette ses bl.a. ved at danske lastbiler i stigende grad udfører cabotagekørsel i andre EU-lande. Det er derfor også fejlagtigt, når det påstås, at lovlig cabotage er social dumping.

I forhold til ændringer i forordning 1072/2009 om cabotage mener DI Transport derfor, at det er helt afgørende, at en tilpasning af reglerne ikke fører til yderligere begrænsning i adgangen til at udføre cabotagekørsel. Yderligere begrænsninger vil føre til mindre effektiv vejgodstransport, hvilket vil øge transportomkostninger for dansk erhvervsliv og danske eksportvirksomheder.

For så vidt angår præciseringen af, at kørsel med tomme containere og paller er reel godstransport, når det udføres på baggrund af en kontrakt, så kan DI Transport støtte præciseringen.



I forhold til definitionen af cabotage, dvs. ændring af artikel 2, stk. 6, så mener DI Transport ikke en ny definition af cabotage er nødvendig, hvis man samtidigt fjerner begrænsningen på antallet af ture.

DI Transport kan støtte Kommissionens forslag til forenkling af reglerne, således at begrænsningen på antallet af ture fjernes. Dette vil betyde, at forslaget bliver lettere at håndhæve for politiet og lettere for transportvirksomhederne at efterleve, da man fjerner uklarhederne om, hvad en "cabotagetur" er.

DI Transport støtter, at adgangen til at udføre cabotage begrænses til fem dage, men mener det er vigtigt ikke at begrænse yderligere, og under ingen omstændigheder lavere end 4 dage, da det vil gøre det vanskeligt for danske transportvirksomheder at udføre cabotage i f.eks. Sverige og Tyskland.

I forhold til beviset for den forudgående internationale transport i artikel 8. stk. 3 litra a)-g), så vil DI Transport anbefale, at kravene forenkles til de oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere, om der har været en reel international transport. Konkret bør det overvejes om oplysninger om "bruttovægt" (litra f) og "almindelige beskrivelse og emballage" (litra e) er nødvendige.

Endvidere kan DI Transport støtte, at det præciseres, at elektronisk bevis, som f.eks. e-CMR, accepteres. Og DI Transport kan ligeledes støtte at retssikkerheden for chauffører og vognmænd forbedres ved at det slås fast, at chaufføren har ret til at kontakte virksomheden ved kontrol med henblik på at fremsende bevis for en lovlig tur. Dette skal ses i lyset af, at der er omvendt bevisbyrde, da det er transportvirksomheden, der skal bevise, at den udfører lovlig cabotage.

DI Transport kan støtte fælles minimumsregler for medlemslandenes vejsidekontroller af cabotagekørsel.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er positiv overfor, at kommissionen lægger op til, at gøre op med de mange åbne spørgsmål og uhensigtsmæssigheder, som der består omkring definition af - og regler for - hvornår en transportvirksomhed er etableret i et land og har et varigt forretningssted der.

Som reglerne er nu, åbner de for afgrænsningsproblematikker og forskellig fortolkning landene imellem, hvilket ikke er fremmede for det indre markeds funktion.

Dansk Erhverv er også positiv overfor den foreslåede specifikke karenstid for rehabilitering efter konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet. Grove overtrædelser af EU- eller nationale regelsæt bør føre til en karenstid af en vis minimumsvarighed.

Dansk Erhverv kan endelig ikke støtte den foreslåede indføjelser af en artikel 14a, hvorefter der indføres et betinget kædeansvar på området. Vi finder at den



eksisterende danske regel i straffelovens § 23, er tilstrækkelig til at dække området.

Side 23/28

HK Post

Følgende synspunkter ses gerne fremmet i den videre proces:

Forordningerne udvides til lette erhvervskøretøjer, så spekulation i omgåelse reduceres.

En reduktion af risiko for skuffeselskaber med 10 % er uambitiøst. Bevidst at sanktionere 90 % af spekulation i omgåelse strider mod den almindelige retsbevidsthed.

Kravene til medlemsstaternes håndhævelse af reglerne bør styrkes.

Danske Speditører

Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EF) 1072/2009 om cabotage mm.

Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.

Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske spedititions- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.



Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Side 24/28

Danske Speditører støtter, at begrænsningen i antallet af cabotageturere ophæves, samtidig med at der sker en reduktion i det maksimale antal dage, hvor der må udføres cabotagekørsel.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for antal ture vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistrering i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. Danske Speditører støtter som udgangspunkt EU-Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage – og vi mener, at det vil have stærkt uhensigtsmæssige konsekvenser at antallet af dage sænkes.

Bliver der tale om, at cabotagekørsel kun tillades et meget begrænset antal dage – og skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra starten af første cabotagetur – vil der efter vores opfattelse blive tale om administrative byrder, der ikke står mål med den meget lille opnåede sociale effekt.

Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur, vil det i ikke ubetydelig grad underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt. Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur begyndelse, vil hele ideen med cabotagekørsel formentlig falde til jorden og dermed få en uheldig indvirkning på miljøet, da man så ikke kan udnytte bilerne optimalt.

3F

Forordning 1072/2009

Kommissionen foreslår, at forordningen vedrørende blandt andet cabotage ændres, idet de eksisterende regler har givet anledning til nogen usikkerhed, specielt hvad angår definitionerne.

Som reglerne er nu, er det tilladt at udføre tre cabotageturere inden for en periode af 7 dage i forbindelse med en international tur. Det ændres, således at det nu bliver tilladt at udføre et ubegrænset antal cabotageoperationer inden for en 5-dages periode.

Forbundet finder ikke, at dette er tilstrækkeligt til at løse de eksisterende problemer. Blandt andet er definitionen af begrebet af cabotagetur stadig ikke løst. Kommissionen har en opfattelse af, at såfremt der bare er en enkelt enhed fra den første pålæsning tilbage på lastbilen, kan der i princippet foretages et ubegrænset antal på- og aflæsninger, og den første tur er derfor ikke afsluttet.

Det står i modsætning til fortolkningen, der har været anvendt i Finland, hvor man siger, at fra første pålæsning til første aflæsning er der tale om en tur. Det-



te er en fortolkning, som 3F støtter, og den problematik er ikke løst med det nye regelsæt.

Side 25/28

Der er heller ikke taget stilling til reglerne om, at den internationale tur ikke må have til formål at udføre cabotage, ligesom begreberne ”gentagen” og ”regulær karakter” heller ikke er blevet præciseret.

Den nye bestemmelse om transport af paller og tomme containere er utilstrækkelig til at eliminere den praksis, der anvendes hvor en kort international tur fører til en ny 7(5) dages cabotage periode. 3F skal derfor gentage sit tidligere forslag om indførelse af en egentlig karens periode, inden der kan påbegyndes en ny cabotage periode.

Når dette er sagt, anerkender 3F, at de samtidig planlagte ændringer i udstationsreglerne, således at danske løn- og ansættelsesforhold er gældende fra dag et, i høj grad vil løse disse problemer. Under alle omstændigheder afhænger effekten af det nye samlede regelsæt i høj grad af kontrol, og 3F skal derfor opfordre til, at det i forbindelse med den forventede vedtagelse af et samlet regelsæt sikres, at der er afsat de nødvendige ressourcer i Danmark til at håndhæve reglerne effektivt både i form af en styrket kontrolindsats og et bødeniveau, der virker afskrækkende i forhold til at bryde reglerne.

Forordning 1071/2009 samt forordning 1072/2009 – ændringsforslag fremsat af Kommissionen

Forordning 1071/2009

Kommissionen foreslår, at der tilføjes i artikel 1 et nyt stk. 6 stk. 1, således at mindre erhvervskøretøjer fritages fra nogle af forordningens krav. 3F er af den opfattelse, at lette erhvervskøretøjer i stigende grad bruges til at underbyde køretøjer over 3500 kg.

Som udgangspunkt mener 3F, at betingelserne for at udføre godstransport ad landevej burde gælde alle erhvervsmæssige køretøjer uanset vægtgrænse, både for at undgå social dumping og for at undgå unfair konkurrence. 3F kan derfor ikke tilslutte sig forslaget om nyt stykke 6.

I artikel 3 foreslår Kommissionen at lade det nuværende stk. 2 udgå. Stykket giver mulighed for, at medlemsstaterne kan indføre yderligere dokumentationskrav, så længe disse ikke medfører forskelsbehandling og i øvrigt anses for rimelige.

Da eventuel forskelsbehandling ikke kan medføre negativ særbehandling af udenlandske selskaber, finder 3F ingen grund til at fjerne den nuværende bestemmelse.

I artikel 6, stk. 1 indføres en række ændringer til vandelskravet. 3F hilser generelt de foreslåede ændringer velkommen, specielt for så vidt angår konsekven-



serne af overtrædelse af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og de nationale skatteregler.

Side 26/28

I artikel 7 foreslås der ændringer, således at der er mindre strenge krav til virksomheder, der alene benytter lette erhvervskøretøjer.

Idet vi refererer til vores bemærkninger ovenfor vedrørende artikel 6, kan vi heller ikke støtte dette forslag.

Kommissionen fremsætter endvidere en række forslag til artiklerne 13, 14, 16, 18 og 26. Alle ændringer der umiddelbart kan tiltrædes af 3F.

Forordning 1072/2009

I artikel 1 udvides anvendelsesområdet en smule, således at det tydeliggøres, at transport af tomme containere og paller kun betragtes som transport for fremmed regning, hvis der foreligger en transportkontrakt. Der er tale om en mindre forbedring i forhold til det nuværende regelsæt om netop transport af emballage m.v., der ofte bruges til at omgå cabotagereglerne, idet den type transporter kan bruges til at etablere en international tur, der kun indebærer krydsning af grænsen med efterfølgende umiddelbar tilbagevenden til det territorium, hvor der udføres cabotage.

I artikel 2 punkt 6 tydeliggøres det, at cabotagekørsel kan omfatte flere læsesteder eller leveringssteder. Det er en tydeliggørelse af den fortolkning Kommissionen har i dag, men i modstrid med den fortolkning, som flere andre medlemslande blandt andet Finland, har haft omkring en pålæsning, hvorefter første aflæsning eller yderligere pålæsning etablerer tur nr. 2.

3F har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at vi er enige i den finske fortolkning.

I artikel 8 foreslås det, at begrænsningen i antallet af cabotagekørsler fjernes. Begrænsningen er i sin nuværende udformning ulogisk, idet den undermineres af Kommissionens fortolkning om definitionen på en cabotagetur. Såfremt man starter med at læsse en enkelt colli ved påbegyndelse af cabotageperioden og først aflæsser denne colli som det sidste ved periodens afslutning, så har man i henhold til Kommissionens nuværende fortolkning og den tydeliggjorte fortolkning i artikel 2 punkt 6, de facto kun udført en tur.

3F har samtidig noteret sig, at artikel 8, stk. 4 fastholdes uændret. Det fastslås i det pågældende stykke, at der ikke må forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne i denne artikel blevet opfyldt. Det vil sige, at der er udført en cabotagetur.

Desuagtet fastslår Kommissionen, at cabotagekørsel er omfattet af udstationeringsreglerne (se vores høringssvar herom) fra dag 1. Vi har tidligere påpeget den situation, der er opstået omkring kombinerede transporter, hvor en forordning har forret over for et direktiv.



3F vil derfor så kraftigt som overhovedet muligt opfordre den danske regering til at få tydeliggjort den juridiske situation, således at der ikke kan herske nogen tvivl om, at dokumentation af anvendelsen af danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med cabotageoperationer i Danmark kan kontrolleres og håndhæves.

Kommissionen foreslår endvidere i en ny artikel 14a, hvori det anføres, at der kan være tale om medvirkeransvar med deraf følgende sanktioner for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører, når disse bevidst har afgivet ordrer på ydelser, som indebærer overtrædelse af forordningen.

3F finder, at denne bevisbyrde er svær eller umulig af løfte i praksis og vil derfor foreslå, at der indføres sanktioner efter den nævnte bestemmelse, når de pågældende har afgivet en ordre, som under normale forhold medfører, at regelsættet ikke kan overholdes, samt at det tydeliggøres, at overholdelse af reglerne har forrang over for et hvilket som helst kontraktuelt arrangement mellem transportsælger og transportkøber, og at transportkøber ikke kan holdes ansvarlig for forsinkelser der skyldes overholdelse af regelsættet.

LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

Dansk Arbejdsgiverforening

For så vidt angår forslaget fra Europa-Kommissionen om at ændre reglerne om cabotagekørsel (forordning 1072/2009; art. 8, stk. 2), så cabotagekørsel fremover kan foretages et ubegrænset antal gange inden for en femdagesperiode (frem for de nugældende regler om maksimalt tre ture inden for syv dage), støtter DA forslaget. DA vurderer, at ændringen vil medføre simple regler, som bedre kan håndhæves af myndighederne, hvorved omgåelsesrisikoen reduceres.

9. Generelle forventninger til andre landes holdning

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning.

Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ni ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

På TTE-Rådsmødet den 8. juni 2017 udsendte landene i Vejtransportalliancen en fælles meddelelse om, at man ikke ønsker en yderligere liberalisering af markedet for cabotagekørsel, førend der er sikret lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren.



På samme rådsmøde udsendte en række lande (BE, CZ, HU, LT, LV, PL, RO og SK) ligeledes en fælles meddelelse om, at Vejpakken skal give mulighed for fuld udnyttelse af de konkurrencemæssige fordele, der eksisterer i det indre marked, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsforhold for chauffører.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.