

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 21. december 2017
J. nr. 2017-6079

Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel

KOM(2017) 647

Nyt notat

1 Resume

Europa-Kommissionen fremlagde den 8. november 2017 forslag til ændring af forordningen om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. Forslaget er fremsat som led i 2. del af den såkaldte vejpakke. Forslaget er oversendt til Rådet d. 16. november 2017 i dansk sprogversion.

Formålet med forslaget er at forbedre borgernes mobilitet over længere strækninger og øge brugen af bæredygtige transportformer i form af bus som alternativ til biltransport.

Forslaget lægger op til at liberalisere adgangen til markedet for buskørsel. Udenlandske transportvirksomheder får lettere adgang til at udføre national rutekørsel (cabotage). Det er ikke længere et krav for at udføre national rutekørsel som cabotage, at det sker som led i en international rutekørsel. Der fastsættes en forenklet procedure for udstedelse af rutekørselstilladelser til international kørsel og cabotagekørsel.

Forslaget lægger desuden op til at liberalisere adgangen til terminaler (infrastruktur), således at transportvirksomheder gives ret til adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår med henblik på at udføre rutekørsel.

Der skal som noget nyt oprettes et uafhængigt, statsligt tilsynsorgan, der bl.a. skal foretage analyser af, om offentlige tjenesteydelseskontrakter vil blive bragt i fare ved oprettelse af nye nationale busruter opereret af udenlandske virksomheder. Tilsynsorganet er endvidere klageinstans for afgørelser om terminaladgang.

Som en administrativ lettelse foreslås det at afskaffe kørselsbladet som et kontrol dokument til lejlighedsvis kørsel.



Regeringen er generelt skeptisk over for store dele af forslaget. Det gælder især de elementer, der liberaliserer det nationale busmarked, mens regeringens er mere positivt indstillet over for tiltag, der sikrer et bedre indre marked for international buskørsel, så længe det ikke har negative afledte konsekvenser for det nationale busmarked.

Fsva. den del af forslaget, der vedrører regulering af den nationale buskørsel, er regeringen skeptisk over for, om forslaget om at regulere de nationale busmarkeder, bedre kan gennemføres på EU-niveau end på nationalt plan.

Det er vigtigt for regeringen, at der samtidig kan finde en effektiv kontrol af regler sted, hvorfor der er behov for yderligere præciseringer i forslaget, herunder især mht. cabotagekørsel og begrebet ”begrænset periode”.

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM nr. 647 af 8. november 2017 fremsendt forslag om ændring af forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel (herefter bus-forordningen). Forslaget er oversendt til Rådet d. 16. november 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er fremsat som led i 2. del af den såkaldte vejpakke, der vedrører en bredere revision af den europæiske vejtransportlovgivning. Nærværende forslag er dermed tæt forbundet til første del af vejpakken og revisionen af reglerne om især adgang til erhvervet¹ og de sociale bestemmelser (køre- hviletid², takograf³ og særregler for udstationering i vejtransportsektoren⁴). Forslaget er endvidere et initiativ under programmet for målrettet og effektiv EU-regulering (Refit).

Bus-forordningen fastsætter grundlæggende de bestemmelser, som virksomheder, der vil udføre personbefordring ad vej på det internationale marked og på andre nationale markeder end deres etableringsmedlemsstats marked (kendt som cabotagekørsel), skal opfylde.

¹ Forordning (EF) nr. 1071/2009.

² Forordning (EF) nr. 561/2006.

³ Forordning (EU) nr. 165/2014.

⁴ KOM (2017) 278.



Europa-Kommissionen har gennemført en evaluering af bus-forordningen, og det blev deri konkluderet, at forordningen kun delvist har været i stand til at nå dens oprindelige mål om at fremme buskørsel som et bæredygtigt alternativ til individuel biltransport.

Evalueringen identificerede en række problemer i relation til det internationale marked for buskørsel:

- sektoren for buskørsel mellem nationale byer har ikke haft en vækst, der kan sammenlignes med andre transportformers vækst, og dens andel af transportmarkedet er i en længere periode gået tilbage;
- der er hindringer på de nationale markeder, der hæmmer udviklingen af buskørsel mellem nationale byer;
- international rutekørsel udgør et mindre attraktivt alternativ som personbefordring ad vej for forbrugerne, hvis kørslen ikke kan kombineres med national rutekørsel;
- der er konstateret forskelsbehandling med hensyn til adgang til terminaler; og
- der er uforholdsmæssigt store administrative startomkostninger for transportvirksomhederne.

Europa-Kommissionen har foretaget fem høringer af interesserede parter ifm. udarbejdelsen af forslaget. Forslaget er ligeledes ledsaget af en konsekvensanalyse, der på EU-28-niveau konkluderer, at forslaget vil medføre administrative besparelser for virksomhederne og forvaltningerne over en længere periode, en stigning i bustransporten og forbedre sammenhængen i trafikforbindelserne for dårligt stillede befolkningsgrupper. Herudover vil forslaget virke positivt ift. at skabe nye jobs og have en positiv indvirkning på miljøet. Det forventes, at forslaget vil udløse et begrænset skift fra jernbanetransport.

3 Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre borgernes mobilitet over længere strækninger og øge brugen af bæredygtige transportformer i form af bus som alternativ til individuel biltransport. Forslaget skal føre til tjenester, der opfylder borgernes behov bedre, navnlig borgere med lavere indkomster. Europa-Kommissionen forventer desuden, at forslaget vil bidrage med miljømæssig, økonomisk og social merværdi.

Forslagets væsentligste element er en liberalisering af de nationale busmarkeder for rutekørsel, således at udenlandske transportvirksomheder får lettere adgang hertil. Dette vil efter Europa-Kommissionens vurdering virke positivt mht. at liberalisere det internationale busmarked yderligere og sikre et bedre, mere velfungerende indre marked for buskørsel.

Kørselstyper



Indledningsvist skal det bemærkes, at bus-forordningen opererer med tre former for personbefordring med bus:

- **Rutekørsel:** personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder;
- **Speciel rutekørsel:** rutekørsel af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes;
- **Lejlighedsvis kørsel:** kørsel, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at det er grupper af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv, der befordres.

Kørselstyperne, som omfattet af forordningen, kan udføres som enten 1) international kørsel eller 2) cabotagekørsel (national kørsel).

Ad 1: Efter de gældende regler kræver *international rutekørsel* særlig tilladelse. En *international speciel rutekørsel* kræver ikke særlig tilladelse, men det forudsættes, at der er indgået en aftale om kørslen mellem arrangøren og transportvirksomheden. Ved *international lejlighedsvis kørsel* er der heller ikke krav om særlig tilladelse, men krav om kørselsblad.

Ad 2: Efter de gældende regler kræver *rutekørsel som cabotagekørsel* særlig tilladelse og kan alene udføres som led i en international rutekørsel. For *speciel rutekørsel som cabotage* gælder det, at kørslen kun kan udføres i en begrænset periode, og der er ikke krav om særlig tilladelse, men det forudsættes, at der er indgået en aftale om kørslen mellem arrangøren og transportvirksomheden. For *lejlighedsvis kørsel som cabotage* gælder det, at kørslen kun kan udføres i en begrænset periode, og der er ikke krav om særlig tilladelse, men krav om kørselsblad.

Adgang til markedet: liberalisering af busmarkedet

i. Anvendelsesområde, definitioner og cabotage:

Overordnet foretages der ændringer i forordningens anvendelsesområde og definitioner, der er grundlaget for, at adgangen til de nationale busmarkeder åbnes for udenlandske transportvirksomheder.

Forordningens anvendelsesområde (artikel 1) ændres således, at buscabotage⁵ ikke længere er begrænset til at være midlertidig i sin karakter. Samtidig ændres definitionen af cabotagekørsel (artikel 2), således at den nuværende begrænsning om, at cabotagekørsel kun kan udføres i en begrænset periode, udgår. Dog vil begrænsningen om en begrænset periode fortsat finde anvendelse for kørselstyperne speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel, idet

⁵ Gælder alle tre kørselstyper.



begrænsningen tilføjes andetsteds i forordningen (i artikel 15 om tilladt cabotagekørsel). Det vil med andre ord sige, at den reelle ændring bliver, at rutekørsel udført som cabotage fremover ikke er begrænset til at skulle være midlertidig i sin karakter.

Foruden ovenstående, udgår fra definitionen af cabotagekørsel (artikel 2) endvidere kravet om, at national rutekørsel kun kan finde sted som led i en international rutekørsel. Det vil sige, at udenlandske transportvirksomheder får lettere adgang til nationale markeder, idet det ikke fremover kræves, at den nationale rutekørsel udføres som led i en international rutekørsel, der kræver særlig tilladelse.

I artikel 15, der redegør for hvilke former for kørsel, der er tilladt cabotagekørsel, sker der en liberalisering af rutekørslen, idet følgende to begrænsninger for rutekørsel som cabotage udgår med forslaget: 1) rutekørsel som cabotage er alene tilladt, hvis kørslen finder sted under en international rutekørsel, og 2) rutekørsel som cabotage er ikke tilladt som befordring til opfyldelse af transportbehovene i en bykerne eller et byområde og til opfyldelse af transportbehovene mellem en bykerne eller et byområde og de dertil hørende forstæder.

Sammenholdt med at national rutekørsel som cabotage ikke længere er begrænset til at være midlertidig (jf. ovenfor), er der reelt tale om en liberalisering af det nationale busmarked – dog under hensyntagen til de begrænsninger, som følger af proceduren for udstedelse af tilladelse til national rutekørsel (jf. nedenfor om bl.a. hensynet til den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt).

ii. Ændret procedure for udstedelse af rutekørseltilladelser:

I forordningen fastsættes en ændret procedure for udstedelse af rutekørseltilladelser, som bekrævet i det følgende:

Der fastlægges en procedure for udstedelse af tilladelse til *international* personbefordring, der differentierer mellem rutekørsel over og under 100 km i luftlinje fra begyndelses- til endestation. For så vidt angår strækninger *under* 100 km skal de tilladelsesudstedende myndigheder⁶ indhente samtykke fra andre medlemsstater (i store træk samme procedure som gælder i dag), mens der for strækninger på 100 km eller *derover* gælder en forenklet procedure, hvor der blot er krav om, at den tilladelsesudstedende myndigheds afgørelse sendes til orientering til de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af, eller hvis område gennemkøres.

Der fastsættes ligeledes en procedure for udstedelse af tilladelse til *national* rutekørsel.

⁶ Den tilladelsesudstedende myndighed er den kompetente myndighed i den medlemsstat, på hvis område afgangspunktet er beliggende.



For international og national rutekørsel *under* 100 km er der som noget nyt mulighed for at give afslag, hvis et tilsynsorgan (se yderligere herom nedenfor) på grundlag af en økonomisk analyse fastslår, at den pågældende kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare. Europa-Kommissionen tillægges beføjelser ved delegerede retsakter til nærmere at fastsætte rammerne for analysen (jf. også punktet nedenfor om delegerede retsakter).

For international og national rutekørsel *over* 100 km kan der ikke gives afslag på udstedelse af tilladelse med begrundelse om, at ruten truer en rutekørsel, som er omfattet af offentlig tjenesteydelseskontrakter – dette tiltag er også en del af liberaliseringen af busmarkedet.

Lokale udflugter

Den nuværende bestemmelse om lokale udflugter (artikel 13) udgår, da lokale udflugter liberaliseres i henhold til ændringerne om cabotagekørsel, hvilket gør bestemmelsen overflødig.

Lokale udflugter er, at en transportvirksomhed ifm. international lejlighedsvis kørsel kan udføre lejlighedsvis kørsel i en anden medlemsstat end den, hvor den er etableret (dvs. cabotage). Kørslen skal foregå med passagerer, som ikke har bopæl i den pågældende stat, og som forudgående er blevet befordret dertil af samme transportvirksomhed.

Ændringen betyder i praksis, at kørsler som hidtil har været udført som lokale udflugter fremover vil betragtes som lejlighedsvis cabotagekørsel og ikke som i dag som en del af en international lejlighedsvis kørsel. Dermed skal ændringen ses i tæt sammenhæng med forslaget i vejpakkenes første del om fastlæggelse af særregler for udstationering i vejtransportsektoren (herunder bus), der klart skelner mellem, hvornår en chauffør betragtes som udstationeret, når han udfører hhv. international kørsel og cabotagekørsel (gælder også buskørsel).

Adgang til infrastruktur: lige adgang til busterminaler

Forslaget indfører en bestemmelse, der giver transportvirksomheder, der vil udføre international og national rutekørsel, ret til adgang til terminaler på retfærdige, lige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår. Retten til adgangen indbefatter også ret til brug af alle faciliteter eller ydelser, der leveres på den pågældende terminal. (Den gældende bus-forordning omfatter ikke adgangsrettigheder til terminaler).

Terminaler defineres som en "facilitet med areal på mindst 600 m², der fungerer som en parkeringsplads, der bruges af busser til på- og afstigning".



Der fastsættes en procedure for ansøgning om adgang til terminaler, hvorefter transportvirksomheder sender en ansøgning til terminaloperatøren, der behandler ansøgningen. Ansøgninger om adgang kan kun afslås pga. manglende kapacitet. Afslag kan påklages til tilsynsorganet, jf. nedenfor. Det pålægges endvidere terminaloperatører, at offentliggøre en række oplysninger⁷.

Tilsynsorgan

Som noget helt nyt indeholder forslaget en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal udpege et nationalt tilsynsorgan for sektoren for personbefordring ad vej, der skal være uafhængigt af andre offentlige myndigheder. Det udpegede organ kan være et nyt eller et eksisterende organ.

Tilsynsorganets opgaver bliver at foretage økonomiske analyser for at fastslå, om en ny rutebilskørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare, og at fungerer som en klageinstans for afgørelser om adgang til terminaler truffet af terminaloperatører.

Administrative lettelser: afskaffelse af krav om kørselsblad ved lejlighedsvis kørsel

Forslaget lægger op til at afskaffe kørselsbladet som et kontrol dokument til lejlighedsvis kørsel⁸, idet Europa-Kommissionen mener, at det er en unødvendig administrativ byrde for erhvervet. Efter de gældende regler udføres lejlighedsvis kørsel i henhold til et kørselsblad, der indeholder oplysninger om bl.a. kørsels art, hovedruten, transportvirksomheder og for lejlighedsvis cabotagekørsel også oplysninger om afgang- og bestemmelses punkt og datoerne for kørsels begyndelse og afslutning.

Kontrol og rapportering

Der foreslås en teknisk præcisering om, at transportvirksomheder, der udfører cabotagekørsel i form af rutekørsel, skal tillade kontrol, da det fremover vil være tilladt at udføre denne form for kørsel uafhængigt af international personbefordring. I de gældende regler er kun nævnt kontrol af international kørsel.

Det foreslås at fastlægge rapporteringsforpligtelser, således at Europa-Kommissionen har de sammenhængende og pålidelige oplysninger fra medlemsstaterne, der skal til for, at den kan overvåge og evaluere

⁷ En liste over alle de ydelser, der leveres, og priserne på de pågældende ydelser; reglerne for planlægning af tildelingen af kapacitet og den gældende køreplan og kapacitetstildeling.

⁸ Med de gældende regler er der ikke krav om kørselsblad for buscabotage udført som rutekørsel, idet tilladelsen, som er udstedt af den kompetente myndighed, fungerer som kontrol dokument for om, der udføres cabotage eller ej. Ved speciel rutekørsel, udgør den indgåede kontrakt mellem transportvirksomhed og tilrettelæggeren kontrol dokumentet.



gennemførelsen af lovgivningen. En ny bestemmelse fastsætter, at Europa-Kommissionen senest fem år efter forordningens ikrafttrædelse, aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, i hvilket omfang forordningen har bidraget til en forbedring af markedet for personbefordring ad vej.

Delegerede retsakter

Der gives Europa-Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende udformningen af hhv. fælleskabstilladelsen, rutekørsels-attester til personbefordring for egen regning, rutekørselstilladelsen, ansøgningen til rutekørsel og den statistiske oversigt der følger af medlemsstaternes rapporteringspligt af diverse data til Europa-Kommissionen. Endvidere gives beføjelser til at fastsætte nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af den nye artikel 8d, der vedrører tilsynsorganets analyse af, om den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt vil blive bragt i fare ved nye ruter.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

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

5 Nærhedsprincippet

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

Efter nærhedsprincippet kan EU handle på de områder, som ikke hører ind under dets enekompetence, hvis målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne centralt, lokalt eller på regionalt plan, og hvor den påtænkte handlingens omfang eller virkning bedre kan nås gennem EU-regulering, jf. TEUF artikel 5 (3). Forslaget må derfor i forhold til hver enkelt konkrete ændring afvejes i forhold til nærhedsprincippet grundlæggende krav om, at der kun bør reguleres på EU-plan, hvis formålet ikke i tilstrækkelig grad kan nås på medlemsstatsniveau.

Kommissionens vurdering

Ifølge Kommissionen er der inden for EU et kludetæppe af nationale regler, som hæmmer adgangen til de nationale markeder for buskørsel, og transportvirksomhederne begrænses derfor i at udbyde rutekørsel, som integrerer nationale strækninger med internationale. Det fremgår derfor af Kommissionens begrundelse for forslaget, at det vigtigste problem, som forslaget har til hensigt at løse, er at nedbryde barrierer på de nationale busmarkeder.



Kommissionen lægger til grund, at en liberalisering og harmonisering af de nationale busmarkeder vil skabe en kritisk masse af operatører, som med adgang til de nationale markeder vil indføre et større og hyppigere udbud af internationale ruter. Da medlemsstaterne ikke alene kan indføre eller sikre sammenhæng i ensartede markedsadgangsregler, vurderer Kommissionen, at det er nødvendigt at fastsætte reglerne på EU-plan.

Regeringens vurdering

Regeringen er skeptisk over for, hvorvidt den del af forslaget, som vedrører busruter under 100 km, er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen vurderer, at medlemsstaterne i forhold til busruter under 100 km, har bedre indsigt i lokale og regionale forhold, herunder særligt økonomiske og sociale forhold. De enkelte medlemsstater har således organiseret og tilpasset deres nationale busmarkeder til de meget forskellige vilkår, som de lokalt og regionalt skal operere under, og det forekommer ikke hensigtsmæssigt, såfremt hensynet til det internationale busmarked, skal være normerende for forholdene på de lokale og regionale busmarkeder. Medlemsstaterne er derfor bedre i stand til at regulere rammerne for de nationale busrejser, herunder afveje fordele ved en liberalisering over for hensynet til et lokalt og regionalt rutenetværk samt trafikkselskabernes økonomiske rammevilkår. Se også under afsnit 10 om regeringens generelle foreløbige holdning.

Regeringen er herudover generelt enig i Kommissionens vurdering af, at nærhedsprincippet er overholdt.

6 Gældende dansk ret

Forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF, og lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel (buskørselsloven), indeholder de regler og krav, som buskørselsvirksomhederne skal opfylde for at komme ind i vejtransporterhvervet, herunder krav om økonomi, vandel, god skik samt ansættelse af transportleder.

Bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel (buskørselsbekendtgørelsen) er en udmøntning og præcisering af kravene i buskørselsloven.

Lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 om trafikkselskaber regulerer i kapitel 3 regler for tilladelser til rutekørsel i Danmark.

Bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel er en udmøntning og præcisering af rutekørselskravene i Danmark.

International bekendtgørelse nr. 60 af 12. september 2010 om nordisk aftale af 2. september 2003 om afskaffelse af kørselsblad ved lejlighedsvis buskørsel i Norden er en aftale indgået mellem Danmark, Finland, Sverige og Norge om



afskaffelse af kørselsblad ved lejlighedsvis buskørsel i disse lande. Det betyder, at lejlighedsvis personkørsel imellem Danmark, Finland, Norge og Sverige er fritaget fra kravet om, at kørselsblad skal medbringes i bussen.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

National rutekørsel reguleres på nuværende tidspunkt i lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 om trafikskaber, og såfremt ændringsforslaget til busforordning vedtages, vil loven skulle ændres.

I Danmark sikres en god offentlig servicetrafik dels gennem den statslige togtrafik, og dels gennem trafikskabernes bus- og lokalbanetrafik, som reguleres i Lov om trafikskaber. Herigennem sikres en sammenhængende trafikbetjening i såvel byområder, som mellem byerne og i landdistrikterne til gavn for hele det danske samfund.

En liberalisering af den nationale rutekørsel på den foreslåede måde, vil få væsentlige negative konsekvenser for trafikbetjeningen udenfor de større byområder, herunder vil de mekanismer, der skal sikre sammenhæng i den kollektive trafik blive forringet, og trafikskabernes økonomiske grundlag for at udbyde trafikken vil blive svækket. Der vil skulle gennemføres grundlæggende lovgivningsmæssige ændringer i grundlaget for organiseringen og finansieringen af den offentlige servicetrafik.

Derudover vurderes etableringen af et uafhængigt tilsynsorgan at medføre en øget kompleksitet i reguleringen af den kollektive trafik i og med, at der introduceres en part med afgørelseskompetence, som på grundlag af delegerede retsakter skal varetage et hensyn, der i vid udstrækning er i modstrid med de hensyn, som de regionale trafikskaber skal varetage vedrørende sammenhængen i den kollektive trafik i Danmark. Problemet består i, at de regionale trafikskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening i hele landet, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation vil være hæmmet af hensynet til, at private operatører frit skal kunne etablere og lukke ruter. Herved etableres også et nyt uafhængigt statsligt organ, hvis beslutninger vil få væsentlig indflydelse på de lokale omkostninger til offentlig servicetrafik, hvilket åbner op for en problemstilling om, hvordan disse meromkostninger skal finansieres (jf. også nedenfor om de statsfinansielle konsekvenser).

Såfremt det uafhængige tilsynsorgan etableres, får dette bl.a. til opgave, at udarbejde økonomiske analyser af, om en tilbudt ny kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare. Tilsynsorganet kan på baggrund af den økonomiske analyse træffe afgørelse om, hvorvidt en ansøgning om international eller national rutekørsel på under 100 km i luftlinje, skal imødekommes fuldt ud eller udstedes med vilkår eller afslås.



Det følger af den nuværende retstilstand, at det er den kompetente myndighed, dvs. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som har kompetencen til at udarbejde ovenstående økonomiske analyse og på baggrund af analysen vurdere, om der skal gives afslag på en ansøgning om international rutekørsel. Vedtages forslaget, vil det medføre et kompetencetab for en national offentlig myndighed, som er underlagt en ansvarlig minister til fordel for et uafhængigt offentligt organ.

Endvidere får tilsynsorganet tillagt en række opgaver, som på nuværende tidspunkt ikke er tillagt andre offentlige myndigheder. Tilsynsorganet bliver klageinstans for transportvirksomheder, som har fået afslag om adgang til terminaler.

I buskørselslovens § 18 er der fastsat hjemmel til, at ministeren kan gennemføre EU-regler om buskørsel ved udstedelse af bekendtgørelse. På den baggrund er det den umiddelbare vurdering, at tilsynsorganet muligvis kan oprettes/udpeges på baggrund af en bekendtgørelse. Klarere og mere uddybende regler for tilsynsorganets opgaver bør derfor også kunne fastsættes i medfør af en bekendtgørelse.

Tilføjes terminalbegrebet i forordningen vil dette medføre, at offentlige eller private enheder, som opfylder definitionen om at være terminaloperatører, bliver pålagt opgaver og pligter, som de på nuværende tidspunkt ikke er underlagt. Herunder offentliggørelse af lister over terminalens ydelser, priser, kapacitet mv. samt selve proceduren for tildeling af adgang til terminalen. Det er vurderingen, at reglerne om terminaler og terminaloperatører har umiddelbar direkte virkning og derfor ikke bør implementeres ved lov eller bekendtgørelse.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

i. Offentlig servicetrafik:

Forslaget vurderes at få betydelige økonomiske konsekvenser for både stat, regioner og kommuner, idet det må forventes, at der vil blive oprettet konkurrerende trafik i de rejserelationer og på de tidspunkter, hvor passagerpotentialet er størst, hvilket vil medføre et indtægtstab for offentlige servicetrafik, der fortsat vil skulle betjene yderområder og ydertidspunkter. Finansieringsbehovet for den offentlige servicetrafik med tog og bus kan således blive større som konsekvens af, at åbningen for rutetrafik inden for det enkelte trafikselskabsområde, vil betyde tabte billetindtægter for trafikselskaberne. Omkostningen kan på nuværende tidspunkt ikke kvantificeres yderligere, men vil i løbet af forhandlinger søges belyst grundigere.

Europa-Kommissionen vurderer, at forslaget vil medføre et fald i jernbanetransportens andel af transportmarkedet på 5 pct. i 2030 i forhold til referencerværdien (fra 8,4 pct. til 8 pct.) med et indtægtstab for kontrakter om offentlig



jernbanebefordring på 1,4 pct. og en stigning i tilskuddene til kontrakter om offentlig busbefordring på mindre end 1 pct. Denne vurdering er foretaget for EU-28-området under ét og kan ikke overføres direkte til danske forhold, men såfremt markedsandelen for togtrafik i Danmark falder med 5 pct., så vurderes den negative effekt for tilskuddet til den statsligt finansierede togtrafik som større end de af Europa-Kommissionen oplyste 1 pct.

ii. Adgang til terminaler:

Det skønnes, at terminalejere og -operatører vil have ekstraomkostninger fsva. reglerne om adgangsrettigheder til terminaler (behandling af ansøgninger) samt til offentliggørelse og ajourføring af specifikationer for ydelser, priser, kapacitetstildeling, køreplanlægning mv.

Terminalejerne og -operatørerne i dansk sammenhæng vil typisk være kommunerne evt. igennem de regionale trafikselskaber. Der er dog også private og delvist private terminalejere og -operatører, herunder fx lufthavne og havne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke en opgørelse over terminaler i Danmark, men på baggrund af den af Europa-Kommissionen foreslåede definition – at en terminal er en facilitet på 600 m², der fungerer som en parkeringsplads, der bruges af busser til på- og afstigning – vurderes der at være et betydeligt antal terminaler i Danmark, og at der sandsynligvis vil være terminaler i langt de fleste kommuner ved større stationer og knudepunkter, havne og lufthavne.

Forslaget indebærer endvidere en risiko for, at terminalejerne vil få udgifter til at udbygge kapaciteten i terminalerne, såfremt de fortsat ønsker at stille dem til rådighed for den offentlige trafik i samme omfang som i dag, idet forslaget forpligter terminalerne til at give transportvirksomhederne lige adgang til terminalerne. Terminalejerne vil kunne få dækket denne udgift gennem opkrævning af betaling for benyttelse af terminal, men dette vil i givet fald betyde et øget finansieringsbehov for den offentlige servicetrafik, der således også vil skulle betale for benyttelsen.

iii. Tilsynsorgan:

Der vil være omkostninger forbundet med etablering og drift af det uafhængige tilsynsorgan, som oprettes med forslaget. Det skal bl.a. ses i lyset af, at der med den foreslåede definition på en terminal, vil være et ikke ubetydeligt antal terminaler, hvis afgørelser om adgang vil kunne indklages for tilsynsorganet af transportvirksomhederne.

Hertil kommer, at tilsynsorganet for så vidt angår national rutekørsel vil skulle foretage økonomiske analyser for at fastslå, om den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare, når nye ruter bringes i spil. Det forudsætter opbygning af beregningsteknisk kompetence, samt tilvejebringelse af data, som ikke findes i dag. Der skal således opbygges nye økonomisk-juridiske kompetencer, som skal have en betydelig kapacitet for at sikre, at de



foreskrevne sagsbehandlingstider kan overholdes. Omkostningen kan på nuværende tidspunkt ikke kvantificeres.

Side 13/21

iv. Ændret procedure for udstedelse af rutekørselstilladelse:

De foreslåede forenklinger af godkendelsesprocedurerne for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel, vil umiddelbart ikke have nogen økonomiske konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, idet de foreslåede ændringer alene vil have en mindre praktisk betydning i forhold til administrationen af udstedelserne i dag.

Den foreslåede godkendelsesprocedure for udstedelse af tilladelse til national rutekørsel, kan potentielt medføre en øget arbejdsmængde for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, såfremt forslaget medfører en stigning i antallet af udenlandske transportvirksomheder, der vil benytte sig af muligheden for at udføre national rutekørsel i Danmark.

v. Provenu fra vægtafgiften og motoransvarsforsikringsafgiften

Forslaget kan have statsfinansielle konsekvenser i form af reduceret provenu fra vægtafgiften og motoransvarsforsikringsafgiften i den udstrækning dele af den nuværende buskørsel med indenlandsk registrerede busser kan erstattes med kørsel med udenlandsk registrerede busser. Forslaget kan herudover muligvis have effekter på provenuet fra moms. Det er på det foreliggende grundlag ikke muligt at skønne over størrelsesordenen af disse effekter.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På det foreliggende grundlag vurderes forslaget ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien, men det vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det skønnes, at private terminalejere og -operatører vil have ekstraomkostninger til at behandle ansøgninger om adgang til terminaler samt til offentliggørelse og ajourføring af specifikationer for ydelser, priser, kapacitetstildeling, køreplanlægning mv.

Det vurderes, at en yderligere liberalisering af det nationale marked for rutekørsel vil give danske busvognmænd nemmere adgang til at kunne udføre national rutekørsel i andre EU-medlemsstater. Det er dog usikkert, i hvilket omfang der vil blive gjort brug af denne mulighed, og hvilke positive effekter det vil have for danske busvognmænd. For så vidt angår det danske marked, så er det vurderingen, at en liberalisering vil medføre tab af markedsandele for de danske fjernbusoperatører. Dette begrundes med, at det forventes, at operatører baseret i lande med lavere driftsomkostninger, vil kunne gå ind på det danske fjernbusmarked med en konkurrencefordel i forhold til danske operatører. Det skal i øvrigt tilføjes, at trafikselskaberne i forvejen sender stort set alt deres



kørsel i udbud, og at udenlandske busoperatører derfor varetager størsteparten af trafikskabskørslen i Danmark.

Med den ændrede godkendelsesprocedure for udstedelse af rutekørselstilladelser vil transportvirksomheder kunne opleve en hurtigere sagsbehandling fsva. den forenklede procedure.

Med forslaget lægges der op til at afskaffe kørselsbladet som et kontroldokument til lejlighedsvis kørsel. Samlet set vurderes det, at lettelsen er af mindre karakter, idet kørselsbladet ikke er administrativ tungt at udfylde.

Det bemærkes her, at danske busser der kører lejlighedsvis personkørsel i Finland, Norge og Sverige allerede er fritaget fra kravet om, at kørselsblad skal medføres i bussen, jf. afsnit 6 ovenfor.

Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Den yderligere liberalisering af busmarkedet kan, især for udvalgte ruter, medføre lavere priser, som vil give flere forbrugere mulighed for at rejse og dermed få forbedret deres mobilitet.

Den yderligere liberalisering af busmarkedet kan endvidere medføre, at udenlandske transportvirksomheder vil udføre såkaldt "*cream skimming*" på de attraktive ruter, hvilket vil betyde, at en opretholdelse af serviceniveauet på de øvrige offentlige rutenet vil forudsætte et øget tilskud.

Forslaget skønnes af Europa-Kommissionen at give en nettobesparelser på 1,3 mia. kr. i CO₂-emissionsomkostninger og 4,4 mia. kr. i luftforureningsomkostninger for den samlede periode 2015-35 i hele EU-28-området under ét. Da dette er en samlet gevinst for hele EU-28 opnået over en 20-årig periode, vurderes den årlige effekt i Danmark som helt marginal. Ikke mindst hvis effekten fremadrettet er, at miljøvenlig kollektiv trafik baseret på el, gas, brint mv. erstattes af ældre udenlandske diesel-busser.

8 Høring

Forslaget er sendt til høring hos EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 9. november 2017. Høringsfristen blev sat til den 16. november 2017.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

- Danske Busvognmænd
- Trafikselskaberne i Danmark
- 3F (LO har tilsluttet sig det af 3F afgivne høringssvar)
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri



Danske Busvognmænd har følgende bemærkninger til forslaget:

Side 15/21

Artikel 1 (2) (c) ”9

Det foreslås, at en terminal defineres på baggrund af en størrelse af 600m². Danske Busvognmænd ser gerne, at dette nedsættes til 300m² grundet tilstedeværelsen af mange mindre busterminaler/busstop i Danmark.

Artikel 3a

Danske Busvognmænd er positive i forhold til indførelsen af en regulerende myndighed på området og vil umiddelbart mene, at dette arbejde bedst kan udføres i Danmark af Trafikstyrelsen.

Artikel 5a

Danske Busvognmænd så gerne, at information om terminaler blev samlet et centralt sted i stedet for via de enkelte terminalers og nationale myndigheders websites. Dette kunne f.eks. ske via en udvidelse af Kommissionens ”European Access Point for Truck Parking Data - <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/mmaps.html?layer=22> ”

Artikel 8

Danske Busvognmænd er enig med Kommissionen omkring indførelsen af en grænseværdi i forbindelse med godkendelseskravene. Danske Busvognmænd vil dog foretrække en distance på 75 km i stedet for de 100 km som foreslået af Kommissionen. Dette begrundes med den relative korte distance mellem de større byer i Danmark.

Artikel 8c

For at undgå social dumpning på rutekørsler i Danmark mener Danske Busvognmænd, at det er nødvendigt at indføre et yderligere krav e) hvor det præciseres, at al national rutekørsel skal ske under udstationeringsdirektivets regler.

Artikel 13

Kommissionen foreslår, at artikel 13 slettes, hvilket Danske Busvognmænd ikke er enige i. Artiklen tillader lejlighedsvis kørsel i forbindelse med lokale udflugter for de gæster vognmanden har haft med i en foregående international kørsel. Dette betyder, at en dansk turistvognmand kan tage sine danske gæster med på lokale udflugter i f.eks. Italien, hvilket efter vores mening ikke er konkurrenceforvridende på det nationale marked. Danske Busvognmænd foreslår derfor at Artikel 13 bibeholdes i sin nuværende form.

Artikel 15

Danske Busvognmænd mener, at Kommissionens ændring af 15c) vil medføre en risiko for social dumpning på al rutekørsel i Danmark. Danske Busvognmænd mener derfor, det er nødvendigt, at den nuværende Artikel 15c) bibeholdes, da den sikrer der ikke sker social dumpning på rutekørsel i Danmark.



Yderligere skal Artikel 15b) præciseres, således begrebet lejlighedsvis eller midlertidig kørsel i forbindelse med cabotageoperationer bliver klart defineret.

Vi foreslår derfor at sidestille cabotagereglerne på busområdet med dem, der gælder på vejgodstransportområdet for nuværende (3 operationer på 7 dage) og i fremtiden vil være gældende (kommissionens nuværende forslag i vejpakken under diskussion i Rådet og Parlamentet). Dette ville på busområdet indføre en klar definition af, hvor lang tid eller hvor mange cabotageoperationer der kan foretages fremfor, som nu, at have et midlertidighedsbegreb, der er flydende og ikke kan håndhæves.

Et alternativ kunne være at indføre specifikke cabotage- og udstationeringsregler på busområdet, hvor Danske Busvognmænd foreslår følgende regler: • Chauffører, som kører cabotage/nationale transporter, bør være udstationerede fra det øjeblik, de optager passagerer i det pågældende værtsland, som ikke bringes over internationale grænser.

For grænseoverskridende international transport eller international transport for lukkede døre i busser skal udstationeringsdirektivt ikke gælde.

Artikel 17

Kommissionen foreslår, at artikel 17, omkring kontrol dokumenter i forbindelse cabotagekørsel slettes. Danske Busvognmænd er enige i fjernelsen af kørselsbladet, men mener dog det er nødvendigt, at indføre en ny artikel der beskriver hvordan kontrollen af cabotagekørsel vil foretages. Den nye artikel 17 kunne følge Kommissionens forslag i vejpakken, hvor tidspunktet for ankomst til landet skal registreres i den digitale tachograf automatisk eller manuelt af chaufføren ved det første

Trafikselskaberne i Danmark har følgende bemærkninger til forslaget:

Af Betragtning 2 fremgår det, at anvendelsesområdet for forordningen udvides til at omfatte alle "inter-urban carriage by regular services". Det er lidt uklart for os, hvad betydningen af dette er. Herunder om det skal forstås sådan, at forordningen fremover vil omfatte al rutekørsel, modsat Betragtning 12 i den nuværende Forordning der undtager urban og sub-urban kørsel. Det samme fsva. Betragtning 9 i ændringsforslaget, hvoraf fremgår at også operatører, der ikke er etableret i en medlemsstat skal have samme adgang til at udføre national rutekørsel som operatører, der er etableret i den pågældende medlemsstat.

Definitionen af rutekørsel ændres, jf. forslagets Artikel 2 (2). Vi går ud fra, at det ikke har nogen betydning i forhold til den danske definition af rutekørsel.

Forslagets opdeling i ruter hhv. over og under 100 km er ny, og der er ikke PSO-beskyttelse for internationale og nationale ruter over 100 km. Trafikselskaberne er bekymrede for dette, da det muligvis kan blive en kattelem for, at operatører udvælger strækninger samt tidspunkter, der giver driftsøkonomisk mening, hvormed kommuner og regioner får forøgede omkostninger som følge af, at man fortsat har ansvaret for at drive kollektiv transport på de resterende og driftsøkonomisk mindre attraktive ruter og tidspunkter. Denne sikring mod



creaming håndteres i dag i nationale regler der tilsiger, at fjernbusser skal krydse mere end to trafikskabers område/Storebælt.

Trafikskaberne ønsker derfor ideelt set, at der opretholdes PSO-beskyttelse for alle ruter, men som alternativ kunne man måske arbejde med en højere grænse end 100 km. Eksempelvis opererer buspassagerrettighedsforordningen med ruter over/under 250 km.

Det er generelt uklart for os, hvilken indflydelse ændringsforslaget har på det danske tilladelsessystem, jf. f.eks. Artikel 8b, der handler om nationale ruter. Gælder denne bestemmelse også for rene "danske" tilfælde?

Vi er usikre på betydningen af Artikel 8 d – er dette alene en procedureregel eller en derogation?

Det forekommer at kunne blive en noget mere byrdefuld proces at vise behovet for PSO-beskyttelse via en økonomisk ligevægtsanalyse, sammenlignet med situationen i dag.

3F har følgende bemærkninger til forslaget:

Kommissionen foreslår i artikel 1, at reglerne fremover også finder anvendelse på alle regelmæssige transporter, der udføres af firmaer, der ikke er bosiddende i værtslandet. Samtidig indfører man i artikel 2 cabotagebegrebet.

3F finder, at der her er tale om en liberalisering, der går direkte imod de intentioner, som Kommissionen tidligere har beskrevet i forbindelse med blandt andet det reviderede forslag til direktiv om udstationering af arbejdere, og præsident Junckers udtalelser om, at arbejdet skal udføres på de vilkår, der er gældende i det område, hvori en given aktivitet udføres.

Samtidig foreslår Kommissionen i artikel 5, at kravet om at myndighederne skal have meddelelse om navnene på vognmændene og deres opsamlingspunkter på ruterne bortfalder.

Efter 3F's opfattelse betyder dette, at buslovens bestemmelser om overholdelse af nationale overenskomster, i praksis vil være umuligt både at håndhæve og kontrollere.

På den baggrund kan 3F ikke tilslutte sig forslaget og øget liberalisering jf. ovenstående og ej heller ændringen i artikel 5, der vil svække kontrollen med hvem og hvor der operer i Danmark.

Kommissionen foreslår endvidere, at tilstedeværelsen af et kontroldokument for lejlighedsvis serviceydelser bortfalder, idet det vil udgøre en administrativ byrde. 3F finder ikke, at tilstedeværelsen af et sådant dokument udgør nogen nævneværdig administrativ byrde, og at kravet herom derfor ikke bør bortfalde, idet det vil vanskeliggøre kontrollen ved midlertidig eller enkeltstående kørsel

Endelig foreslår Kommissionen i den nye artikel 15, at udenlandske selskaber får mulighed for at få tilladelse til cabotageoperationer ikke kun for ydelser, der udføres på en midlertidig basis, men også for permanente serviceydelser.



Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med artikel 8a og artikel 8b, der indeholder en autorisationsprocedure. Ifølge artiklerne får udenlandske operatører et retskrav på at få en sådan tilladelse. Resultatet heraf vil være, at der indføres en lønkonkurrence i kraftig nedadgående retning inden for både turistture og på fastruter mellem danske byer. Igen er det i modstrid med de hensigtserklæringer som kommissionen tidligere har fremsat og aflønning på lokalt niveau. 3F kan derfor ikke tilslutte sig ændringsforslagene til artikel 8 (inkl. 8a og 8b) og artikel 15.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til forslaget:

Vi ser generelt forslaget som et fremskridt på området da det giver bedre adgang til terminaler og dermed åbner markedet for fjernbusser yderligere.

Dansk Erhverv opfordrer derfor regeringen til at gå konstruktivt og positivt ind i de videre forhandlinger om forslaget med henblik på at sikre at hovedlinjerne fremmes.

Vi bemærker dog også at kommissionen ikke har benyttet denne anledning til at indføre en mere operationel definition af cabotage på busområdet. Den nuværende formulering af bestemmelsen er ikke håndterbar hverken for operatører eller myndigheder og giver anledning til en forskelligartet tolkning af reguleringen på tværs af EU. Dansk Erhverv anbefaler derfor at der arbejdes på en mere præcis definition, der er til at håndhæve for kontrolmyndighederne.

For så vidt angår cabotagereglernes forhold til udstationeringsdirektivet skal vi henholde os til DA's holdning på området.

Nærmere om de enkelte forslag

Dansk Erhverv foreslår at regeringen arbejder for en nedsættelse af terminalstørrelsen fra 600 til 300 m². Det vil øge fleksibiliteten i ordningen idet der vil være flere terminaler til rådighed.

Vi ser endvidere gerne at der etableres en uafhængig myndighed i de enkelte lande. Vi skal anbefale at funktionen i Danmark varetages af Trafikstyrelsen.

For så vidt angår information om de enkelte terminaler vil dette med fordel kunne samles på ét access point i EU, der som mindstemål henviser til de nationale hjemmesider. Side 2/2

For at tilpasse forordningens bestemmelser bedre til danske forhold foreslås det at regeringen arbejder for at grænsen på 100 km nedsættes til 75 km i "krafteflugtslinje".

Dansk Industri har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport er positive over for de elementer i forslaget, der kan forbedre markedet for fjernbusser, der er en væsentlig del af trafiksystemet i Danmark. Det gælder bl.a. i forhold til bedre adgang til terminaler og udpegningen af na-



tional regulerende myndighed, samt præcisering af km-grænser og vilkår for tilladelser til fjernbuskørsel.

For så vidt angår cabotagekørsel lægger DI Transport vægt på, at der er klare regler som er nemme at forstå for virksomhederne og nemme at kontrollere.

DI Transport har noteret sig, at Kommissionen lægger op til at fastholde den nuværende definition af cabotagekørsel for turistbusser, der normalt tolkes som to måneder. Det er vigtigt, at cabotagereglerne for busser giver mulighed for lokale udflugter, således at danske turistbusser kan køre med danske turister rundt i andre EU-lande i forbindelse med ferierejser, jf. den nuværende artikel 13 i forordning 1073/2009, som Kommissionen foreslår slettet og erstattet af de generelle cabotageregler,

Derfor er det efter DI Transports opfattelse ikke muligt bare at kopiere de cabotageregler, der gælder for lastbilskørsel over på busområdet, men det bør overvejes at skrive et præcist antal dage ind, men som rummer mulighed for lokale udflugter.

Kommissionens forslag indebærer endvidere en ændring af cabotagereglerne for rutebusser, som virker ganske vidtgående. Konsekvenserne for markedet for fjernbusser og den kollektive bustransport bør derfor undersøges nærmere, herunder spørgsmål relateret til moms og afgifter.

DI Transport foretrækker umiddelbart de gældende regler for cabotage for rutebusser, idet det er vigtigt at fastholde, at man fortsat kan optage nationale passagerer, dvs. cabotagekørsel, i forbindelse med en international rute. Det bør f.eks. være muligt for et dansk busselskab med en international rute fra København til Ystad at udføre cabotagekørsel i Sverige og dermed kunne samle passagerer op fra Malmø til Ystad.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

På nuværende tidspunkt er der ikke nogen klar holdning fra de andre EU-lande.

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

Regeringerne i flere medlemslande, herunder flere store medlemslande, har umiddelbart givet udtryk for bekymringer i forhold til forslagets overholdelse af nærhedsprincippet.



10 Regeringens generelle foreløbige holdning

Side 20/21

Regeringen støtter i udgangspunktet Europa-Kommissionens intention om at forbedre borgernes mobilitet over længere strækninger og øge brugen af bus som bæredygtige transportform.

Regeringen er derfor i udgangspunktet positivt indstillet over for en liberalisering af det internationale busmarked.

Forslagets effekt

Regeringen er imidlertid skeptisk over for Europa-Kommissionens ønske om at liberalisere det nationale busmarked, herunder forslaget reelle effekt. Regeringen er ikke overbevist om, at den foreslåede EU-regulering er nødvendig for at opnå målet om at fremme international befordring med bus, og regeringen er ikke overbevist om forslaget sociale og økonomiske merværdi.

Regeringen er desuden ikke overbevist om den grundlæggende præmis; at et liberaliseret og harmoniseret nationalt busmarked vil føre til oprettelse af mange nye internationale busruter. Regeringen har således ikke modtaget dokumentation eller oplysninger, der underbygger, at forslaget vil udløse et uforløst potentiale hos en kritisk masse af virksomheder, som vil medføre at der oprettes mange nye internationale busruter. Regeringen savner endvidere oplysninger, som sandsynliggør, at de borgere, der i dag benytter jernbane, fly og egen bil som international transportform i nævneværdigt omfang vil gå over til at anvende busbefordring som følge af det nye forslag.

Med hensyn til den nuværende markedssituation bemærker regeringen, at det allerede følger af den gældende forordning, at udenlandske transportvirksomheder kan foretage national rutekørsel som led i en international rutekørsel. De lovgivningsmæssige forudsætninger for passagerbefordring med bus mellem byer i Danmark og resten af Unionen burde således allerede være til stede, og regeringen konstaterer, at markedet for fjernbustrafik i Danmark igennem de seneste år har været stigende. Endvidere kan der være mange årsager til, at trafikken med andre transportformer, fx bil og fly, er steget kraftigere end transport med bus gennem de senere år, fx kan ændringer i benzinpriser og befolkningens levestandard have stor betydning for efterspørgslen af andre transportformer, og Kommissionen belyser ikke i tilstrækkelig grad disse forhold.

Regeringen er således ikke overbevist om, at det foreslåede lovgivningsmæssige tiltag er nødvendigt, eller at det samme mål ikke kan nås med andre tiltag.

Lokale udflugter

Regeringen er desuden skeptisk over for, at begrebet 'lokale udflugter' udgår af forslaget, idet det vil medføre, at kørslen fremover vil betragtes som cabotagekørsel og ikke international kørsel. Det har stor betydning med hensyn til, hvornår danske busvognmænd betragtes som udstationeret i henhold til gæl-



dende udstationeringsregler og særligt forslaget om særregler om udstationering i vejtransportsektoren, som også forhandles som led i vejpakken.

Side 21/21

Lejlighedsvis kørsel

Regeringen er bekymret for, at kontroldokumentet for lejlighedsvis kørsel afskaffes, idet det kan vanskeliggøre cabotage-kontrollen af udenlandske busoperatørers aktiviteter i Danmark. Regeringen vil derfor arbejde for, at cabotage-kontrollen ikke forringes.

I forlængelse heraf er det vigtigt for regeringen, at det på EU-niveau klart defineres, hvad der menes med, at der kan udføre speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel i en begrænset periode. Det begreb fortolkes i dag forskelligt på tværs af medlemsstaterne. Det skal ske af hensyn til at skabe fælles regler, der er til at forstå for dem, der bruger regler, og dem der håndhæver reglerne.

Delegerede retsakter

Regeringen vil under forhandlingerne arbejde for at sikre, at Europa-Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt.

Da forslaget på nuværende tidspunkt alene er blevet præsenteret af Europa-Kommissionen og forhandlingerne ikke er gået i gang, finder regeringen fortsat behov for at analysere forslaget nærmere.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.