

NOTAT

Til Folketingets Europaudvalg og Transport- og Bygningsudvalget

Dato 16. december 2016
J. nr. 2016-5399

Om afgivelse af indlæg i EU-Domstolens sag C-541/16, Europa-Kommissionen mod Kongeriget Danmark, vedr. cabotagekørsel i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel

1. Indledning – stævning indgivet af Kommissionen

EU-Kommissionen har den 25. oktober 2016 indgivet stævning ved EU-Domstolen mod Danmark for tilsidesættelse af forpligtelser på området for cabotagekørsel i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (herefter benævnt forordningen).

Fristen for Danmarks indgivelse af svarskrift er fastsat til den 6. januar 2017.

I stævningen nedlægger Kommissionen påstand om, at Danmark ikke har opfyldt sine forpligtelser i henhold til artikel 2, nr. 6, jf. artikel 8, i forordningen, da det i dansk ret er fastsat, at én cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder, men ikke begge dele. Kommissionen påstår desuden, at Danmark tilpligtes at betale sagens omkostninger.

2. Baggrund – den forudgående traktatkrænkelssag

Den 10. juli 2014 modtog Danmark en åbningsskrivelse fra Kommissionen, hvori Kommissionen anførte, at den fandt, at den danske lovgivning var i strid med forordningen på følgende tre punkter:

- a) Forpligtelsen til at forelægge relevant dokumentation øjeblikkeligt på det tidspunkt, hvor kontrollen af overholdelsen af cabotagereglerne foretages.
- b) Bødesatserne, som transportvirksomheder pålægges ved overtrædelse af cabotagereglerne.
- c) Cabotagekørsel bestående af flere læse- og lossesteder.



I det efterfølgende forløb fastholdt Danmark, at de nationale bestemmelser om cabotagekørsel var i overensstemmelse med EU-retten.

Kommissionen accepterede det danske svar vedrørende dokumentation, jf. punkt a), og har efterfølgende taget forklaringen vedrørende bødeniveauet i Danmark til efterretning, jf. punkt b). Stævningen indgivet ved EU-Domstolen mod Danmark vedrører således alene definitionen på en cabotagetur, dvs. spørgsmålet om, hvorvidt cabotagekørsel kan bestå af flere læsse- og lossesteder, jf. punkt c).

3. Kommissionens argumenter i retssagen for EU-Domstolen

Kommissionen anfører i stævningen, at Kommissionen er af den opfattelse, at forordningen udtømmende regulerer transportvirksomheders adgang til at udføre cabotagekørsel på de betingelser, der er fastsat i forordningen, og at det derfor er i strid med forordningen, når Danmark begrænser antallet af losse- eller læssesteder. Cabotagekørsel defineres i forordningens artikel 2, litra 6) således:

”national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med denne forordning”

Endvidere fremgår det af forordningens artikel 8, stk. 2, at transportvirksomheder har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler i tilslutning til en international transport, og at den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

Kommissionen er af den opfattelse, at hvis kravet om en fuldstændig aflæsning som led i den internationale transport, før cabotagekørslen påbegyndes, og begrænsningen på tre cabotagekørsler inden for syv dage efter den internationale transport, overholdes, er der ikke grundlag for at forbyde kørsler baseret på kriterier, der ikke er fastsat i forordningen.

Kommissionen påpeger i den forbindelse, at der ikke i forordningen er fastsat et højeste antal læsse- og/eller lossesteder inden for samme cabotagekørsel. Begrænsningen på tre cabotagekørsler er således efter Kommissionens opfattelse ikke ensbetydende med, at cabotagekørsel skal omfatte et fastsat antal læsse- og/eller lossesteder. I den forbindelse henviser Kommissionen bl.a. til ordlyden af artikel 8, stk. 2 ”*Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel*”, og henviser til, at en cabotagekørsel derfor kan bestå af flere lossesteder.

4. Regeringens opfattelse af sagen



Regeringen fastholder, at den danske fortolkning af begrebet cabotagekørsel ikke er i strid med forordningen.

Side 3/3

Standpunktet begrundes med, at forordningen ikke indeholder en eksplicit definition af cabotagekørsel. Det kan således efter Regeringens opfattelse ikke af forordningen udledes, hvad der nærmere skal forstås ved tre cabotagekørsler, som den udenlandske transportvirksomhed lovligt kan udføre efter afslutningen af en indgående international transport.

Set i lyset af, at transportområdet på det indre marked ikke er fuldstændig liberaliseret, og at forordningens ordlyd er uklar i relation til den nærmere definition på en cabotagekørsel, vil der fra dansk side blive argumenteret for, at forordningen giver mulighed for at indføre en klar og brugbar afgrænsning af, hvad der nærmere skal forstås ved en cabotagekørsel. Dette underbygges endvidere af, at Kommissionen i sin rapport fra 2014 til Europa-Parlamentet og Rådet om status for EU's marked for godskørsel (COM(2014) 222 final) anførte, at forordningen skal revideres, herunder definitionen af cabotagekørsel, med henblik på at afklare de problematiske udtryk.

Heroverfor står, at Kommissionens fortolkning, hvorefter det er i strid med forordningen at fastsætte, at en cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder, tilsyneladende har belæg i forordningens artikel 8, stk. 3. Det fremgår af den nævnte bestemmelse, at en cabotagekørsel kun kan anses for at være i overensstemmelse med forordningen, hvis der bl.a. foreligger et klart bevis for "hver transport", "afsenderens navn" og "modtagerens navn". Samtidig lægger Kommissionen til grund, at hver cabotagekørsel skal kunne dokumenteres med ét transportdokument. Det må antages, at det er på den baggrund, at Kommissionen finder, at en cabotagekørsel kan indebære både flere læsesteder og flere lossesteder.

Der er derfor en væsentlig risiko for, at Kommissionen kan få medhold i sin påstand om, at Danmark har tilsidesat forordningen ved at fastsætte, at en cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder, men ikke begge dele.