



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 27 februar 2009
Dok.id
J. nr. 127-1

Internationalt Kontor

Orientering til Folketinget vedr. trialogforhandlingerne om Vejpakken bestående af forordningsforslagene om adgangen til markedet for international godskørsel (KOM 2007 - 265), adgangen til vejtransporterhvervet (KOM 2007 - 263) og adgangen til buskørselsmarkedet (KOM 2007 - 264)

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Baggrund

Kommissionen fremsatte den 1. juni 2007 den såkaldte vejpakke, der indeholder tre forordningsforslag om adgangen til markedet for international godskørsel, adgangen til vejtransporterhvervet og adgangen til buskørselsmarkedet. Pakken har til formål at modernisere EU regelsættet, der regulerer dette område.

Transportministeren fik den 4. april 2008 forhandlingsmandat til pakken af Folketingets Europaudvalg.

På Rådsmødet den 13. juni 2008 opnåede transportministrene politisk enighed om pakken, og den 9. januar 2009 vedtog Rådet Fælles holdning om de tre forordningsforslag, som dermed blev videregivet til Europa-Parlamentet med henblik på en andenbehandlings løsning.

Den politiske enighed indeholdte følgende hovedlinjer:

Hovedindholdet i *adgang til markedet for international godskørsel* er blandt andet en enkel og klar definition af "cabotagekørsel". Cabotagekørsel er adgang til at udføre intern transport af gods i en medlemsstat, hvor man ikke er hjemmehørende. Den definition som rådet opnåede enighed om tillader, at der udføres 3 cabotagekørsler inden for 7 dage i det pågældende land efter en international transport. Det er dog muligt at udføre de 3 cabotagekørsler i transitlande under forudsætning af, at der kun udføres én kørsel pr. land.

Hovedindholdet i *adgangen til buskørselsmarkedet* er blandt andet en strømlinet og forenklet godkendelsesprocedure for international rutekørsel, endvidere er både gods- og bustilladelsens gyldighed blevet forlænget fra de nuværende 5 år til 10 år, hvilket indebærer administrative lettelser for både erhvervet og myndigheder.

Hovedindholdet i *adgangen til vejtransporterhvervet* er blandt andet forbedrede procedurer for samarbejde samt forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne, og at transportvirksomhedernes overholdelse



af vejtransportlovgivningen forbedres, men at der bliver truffet proportionale og konkrete afgørelser, og at der ikke sker en automatisk fortabelse af god skik.

Forhandlingssituationen

Det største udestående er definitionen af cabotage, hvor Parlamentet ønsker en markant ændring af den definition, som rådet havde forhandlet sig frem til. Europa-Parlamentets ændringsforslag er en fuldstændig liberalisering pr. 1.1. 2014 og en betydelig ændring med en forhøjelse af antal ture i 2012 til 7 i stedet for 3, hvilket er langt fra rådets definition med 3 ture på 7 dage.

Europa-Parlamentet er desuden fremkommet med et ændringsforslag om, at den såkaldte 12-dagesregel genindføres i køre- og hviletidsforordningen¹, når det gælder international personbefordring.

Ifølge køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 6, skal både bus- og lastbilchauffører, som foretager kørsel omfattet af forordningen, påbegynde en ugentlig hviletid senest 6 døgn efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

Afholdelse af den ugentlige hviletid indebærer, at chaufføren skal hvile i mindst 24 timer (i nogle tilfælde mindst 45 timer), jf. forordningens artikel 8, stk. 6, jf. artikel 4, litra h.

Den nugældende køre- og hviletidsforordning trådte i kraft den 11. april 2007 og afløste den tidligere forordning på området (forordning (EØF) nr. 3820/85).

Artikel 6, stk. 1, i den tidligere køre- og hviletidsforordning indeholdt en særlig undtagelsesbestemmelse til reglen om det ugentlige hvil. Ifølge denne undtagelsesbestemmelse kunne chauffører i international persontransport – bortset fra rutekørsel – nøjes med at afholde et ugentligt hvil efter 12 daglige køreperioder.

Undtagelsesbestemmelsen havde blandt andet betydning for turistbuschauffører, som på vegne af et rejseselskab forestod bustransporten til et feriemål, og som på de følgende dage havde til opgave at køre turisterne på udflugter eller ekskursioner i nærheden af destinationen.

12-dagesreglen udgik i forbindelse med vedtagelsen af den nugældende køre- og hviletidsforordning. Kravet om afholdelse af ugentlig hviletid er herefter ens for alle førere, uanset hvilken kørsel de udfører.

¹ Forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.



Som forhandlingerne mellem Rådet og Parlamentet står lige nu, er det sandsynligt, at 12-dagesreglen bliver genindført. Formandskabet foreslår at give Parlamentet 12-dagesreglen som indrømmelse til gengæld for at parlamentet godkender spørgsmålet om cabotage. Det var særdeles vanskeligt at forhandle en Fælles holdning fra Rådet på plads på dette spørgsmål og formandskabet ønsker ikke at genoptage disse forhandlinger, hvorfor de foreslår at give Parlamentet en indrømmelse for så vidt angår 12-dagesreglen.

Flertallet af medlemslandene har i Rådet givet udtryk for støtte til formandskabets løsningsforslag, og det er derfor overvejende sandsynligt, at 12-dagesreglen bliver genindført.

Ophævelsen af 12-dagesreglen indebar efter regeringens opfattelse en forbedring af færdselssikkerheden. Det er endvidere vanskeligt at argumentere for, at visse buschauffører, der kører med passagerer, skal kunne køre dobbelt så mange dage i træk som lastbilchauffører, der transporterer gods, hvilket vil blive resultatet, hvis 12-dagesreglen genindføres.

De betingelser, som i Europa-Parlamentets ændringsforslag er knyttet til en udskydelse af det ugentlige hvil - herunder at bussen i tilfælde af nattekørsel skal være dobbelt bemanded, og at det hvil, som afholdes efter de 12 døgn, skal vare 45 timer – ændrer ikke på denne vurdering.

Regeringen vil på den baggrund arbejde for, at der ikke indsættes en bestemmelse i vejpakken, der angår forslag til forordning om adgang til buskørselsmarkedet om en genindførelse af 12-dagesreglen i køre- og hviletidsforordningen, og såfremt dette ikke lykkes undlader at stemme for den del af vejpakken, der angår forordningen om adgang til buskørselsmarkedet.