

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 21. maj 2008

Dok.id

L. nr. 421-27
EU- og Luftfartskontoret

Rasmus Winkelmann Ottesen
Telefon 33 92 43 65
rwo@trm.dk

Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 12.-13. juni 2008 – Transportdelen

Punkt 5: Vejpakken	2
a) Adgang til markedet for international godskørsel.....	2
b) Adgang til vejtransporterhvervet	15
c) Adgang til buskørselsmarkedet	27
Punkt 6: Teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	37
Punkt 7: Flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet	39
Punkt 8: Transportaftale med landene på Vestbalkan.....	49
Punkt 9: Eksterne relationer i luftfarten: Luftfartsaftaler med Australien og New Zealand.....	57



Punkt 5: Vejpakken

a) Adgang til markedet for international godskørsel

KOM (2007) 265

Revideret notat

Forslaget er offentliggjort af Europa-Kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 881/92, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, adgang til at udføre international godskørsel for fremmed regning, og forordning (EØF) nr. 3118/93, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national godskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel) og direktiv 2006/94/EF, der fritager en række former for transport for enhver tilladelsesordning. Forslaget om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne. Forslaget giver en enkel og klar definition af cabotagekørsel. Forslaget giver endvidere en forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten. Forslaget giver endelig forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, og der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem på den ene side bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 og på den anden side bestemmelserne i forslaget om omarbejdning af direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.



Forslaget skal styrke effektiviteten på det indre marked for godskørsel ved at øge retssikkerheden, nedbringe de administrative omkostninger og skabe mere retfærdige konkurrencevilkår, idet reglerne hidtil har været administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne. Forslaget har til formål at sætte vejtransportkunderne, og dermed økonomien som helhed, eftersom vejtransport spiller en central rolle i forsynings- og distributions-kæden i den europæiske industri, i stand til at høste større fordele af det indre marked. Følgelig bidrager forslaget til, at målene for Lissabonstrategien nås, idet det vil styrke konkurrenceevne.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en bedre overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere medlemsstater.

Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse af markedet for international godskørsel, at de nuværende bestemmelser manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens dækning af transporter, der udføres af virksomheder fra Fællesskabet, til og fra tredjelande.
- Problemer med den praktiske anvendelse af begrebet midlertidig cabotagekørsel. Trods en fortolkende meddelelse, der blev offentliggjort i 2005 på grundlag af Domstolens definition af "midlertidig" i forbindelse med fri udveksling af tjenesteydelser, er der fortsat problemer, og der er tendens til, at medlemsstaterne anvender regler, der er forskellige, svære at håndhæve eller medfører ekstra administrative byrder. Der er i den sammenhæng en tendens til at flere lande har indført eller varslet skærpede fortolkninger af begrebet.
- Manglende effektivitet i udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, selv om det nuværende lovgrundlag allerede indeholder bestemmelser herom. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte sanktioner, hvilket kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, end andre virksomheder.
- Kontrol dokumenternes forskellige udformning (fællesskabstilladelse, bekræftede kopier heraf og førerattesten), der giver anledning til problemer, når der foretages kontrol på vejene, og ofte medfører et betydeligt tids-spild for transportvirksomhederne.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniserings-strategi, idet det vil bidrage til mere retfærdige konkurrencevilkår, give en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og højne det gennemsnitlige niveau for



faglige kvalifikationer i sektoren. Denne mulighed vil give en klar definition af cabotagekørsel, der er nem at håndhæve, og stærkt forbedrede regler om overholdelse og håndhævelse. De administrative omkostninger vil forblive stort set uændrede, men omkostningerne ved håndhævelsen vil kunne nedbringes på længere sigt.

- Forslaget giver en enkel og klar definition af "cabotagekørsel", ifølge hvilken der er mulighed for inden for syv dage efter en international transport at udføre op til tre cabotagekørsler. Transportvirksomheden skal i køretøjet medbringe dokumentation for dato og sted for ankomst og afrejse, f.eks. fragtbreve.
- Forslaget lægger op til en mere forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten, for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Med forslaget gives der forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en fællesskabstilladelse, overtræder reglerne i etableringsmedlemsstaten eller en anden medlemsstat. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.
- Der indføres krav om elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater for at nedsætte omkostninger ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Disse registre skal oprettes i henhold til forslag om forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til markedet for international godskørsel er reguleret i godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1489. af 12. december 2007 om godskørsel.

Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i godskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Centralforeningen af Taxiforeninger i



Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA),.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri (DI) lægger vægt på, at der skabes et så velfungerende indre marked for transport som muligt. DI støtter arbejdsgiver- og erhvervsorganisationen HTS i det utilfredsstillende i, at forordningsforslaget vil begrænse mulighederne for cabotagekørsel. DI mener, at det vil reducere fleksibiliteten for transporterhvervet, og at dette vil lægge kraftige bindinger på virksomhedernes muligheder for at styre deres logistik.

Danske Speditører fæstner sig primært ved, at der ønskes en harmonisering af reglerne om cabotagekørsel i stedet for en fuldstændig liberalisering. Det er Danske Speditørers opfattelse, at den eneste rigtige løsning er en fuldstændig liberalisering af reglerne om cabotagekørsel. For kun derigennem sikres en optimal udnyttelse af ressourcerne samt en effektiv konkurrence. En harmonisering af reglerne for cabotage vil stadig være en hindring for en maksimal effektivisering af transport. Begrænsningerne vil bare være ens i hele Europa. En fuldstændig liberalisering af cabotage giver den udfordring, at reglerne skal tage højde for, at skattesystemet mv. ikke sættes unødigt under pres. Denne udfordring vurderes af Danske Speditører at opveje de gevinster, der vil skabes i forhold til øget effektivitet.

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration. 3F finder, at det er et afbalanceret forslag, som de kan tilslutte sig. 3F hilser Kommissionens initiativ til at etablere en definition af cabotagekørsel velkomment. Den foreslåede definition vil i forhold til de store lande næppe give problemer, men i forhold til mindre lande, eksempelvis Danmark, vil den foreslåede definition ikke løse de misbrugstilfælde, som efter 3F's opfattelse er alt for almindelige, og hvor udenlandske vognmænd ulovligt udfører nationale transporter under dække af, at der er tale om cabotagekørsel.



Med den foreslåede definition frygter 3F, at det vil være tilstrækkeligt, hvis man ved ugens udgang foretager en ganske kort tur til enten Sverige eller Tyskland, hvorefter man vil kunne vende tilbage og påbegynde nye 3 ture i Danmark. En hel uges transporter kan med lidt kreativitet sagtens komme til at fremstå som 3 ture.

3F foreslår, at definitionen udvides, således at der indføres en varighedsbegrænsning i forhold til de 3 ture, således at disse skal udføres inden for en periode af maks. to eventuelt tre dage i umiddelbar tilslutning til den internationale transport inden for en uge. Dette kan eventuelt kombineres med en begrænsning i det årlige antal cabotageture, et givent vogntog kan udføre.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemskuelse i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

HTS vurderer, at de foreliggende forslag teknisk og indholdsmæssigt er på linje med gældende danske regler.

HTS anfører, at lige og ensartede regler i form af forordninger ikke i sig selv betyder en ensartet konkurrence blandt transportvirksomhederne i EU. Effektiv kontrol og ensartet håndhævelse i alle lande er en væsentlig forudsætning for, at der reelt kan blive tale om en ens konkurrencesituation.

Forslaget om adgang til markedet for international godskørsel indeholder forslag til en ændret definition af cabotage i EU. HTS har allerede inden Kommissionen præsenterede sine forslag fremsat kritik af denne definition og dens konsekvenser for transporterhvervet. HTS er alvorligt bekymret for forslagens protektionistiske karakter i et ellers effektivt og konkurrencedygtigt transporterherv, som arbejder på et liberaliseret europæisk vejtransportmarked.

HTS opfordrer til, at der fra dansk side lægges maksimalt pres på Kommissionen for at sikre, at den foreslåede definition af cabotage tages af bordet, da en vedtagelse i forslagens nuværende form vil være til ubodelig skade for det danske transporterherv.

HTS er opmærksom på, at der er et behov for at få afklaret, hvornår der er tale om cabotage. Dette behov kan efter HTS's opfattelse problemfrit tilgodeses uden, at der er behov for at introducere en meget stram og bureaukratisk definition. HTS skal i den forbindelse fremhæve, at reglerne for cabotage for de øvrige transportsektorer som søfart og luftfart er liberaliseret markant, og disse to sektorer dermed signifikant har kunnet etablere sig med stor styrke i de globale



transportkæder. Såfremt den landbaserede transport i EU skal kunne indgå i et fortættet samspil med disse to sektorer, så er forudsætningen, at de politiske og økonomiske rammevilkår er ens – også på et vitalt område som cabotage.

Den foreslåede definition med blandt andet kravet om højst tre cabotagekørsler samt forslaget bestemmelse om kontrol, herunder dokumentkrav, rummer efter HTS's vurdering en risiko for, at nogle medlemslande vil kunne skabe hindringer for udenlandske transportvirksomheders lovlige aktiviteter. Der består således en ikke ubetydelig risiko for, at forslaget på dette punkt vil kunne føre til egentlige handelshindringer.

International Transport Danmark (ITD) hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til forordninger, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

ITD er imod forslagene om de markante begrænsninger vedr. cabotage, der foreslås af Kommissionen.

Cabotagekørsel er efter ITD's opfattelse en vigtig forudsætning for, at danske transportvirksomheder kan udføre effektive transport- og logistikløsninger i EU. ITD mener, at forslaget om cabotage begrænset til maksimalt tre ture inden for syv dage er i direkte modstrid med EU's grundlæggende princip om vares frie bevægelighed og ideen om det Indre Marked.

ITD lægger endvidere vægt på, at forslaget konsekvens vil medføre mere tomkørsel og dermed en øget miljøbelastning. De begrænsninger, der er lagt op til, vil øge antallet af lastbiler væsentligt, hvilket der netop ikke er behov for på de europæiske veje.

ITD anbefaler, at Danmark arbejder for at cabotageforslaget ikke fremmes. Forslaget kan i sin yderste konsekvens ødelægge den vigtige internationale transportsektor, som Danmark i dag råder over.

Af Kommissionens bemærkninger til artikel 8 lægges der op til, at CMR-fragtbrevets tilstedeværelse i køretøjet er afgørende for en landevejskontrol ved cabotagekørsel. ITD ønsker her at pege på, at CMR-fragtbrevet – om end det er almindeligt anvendt – ikke ifølge CMR-konventionen skal medbringes i en lastbil. ITD er enige i, at fragtbrevsoplysningerne, der fremgår af Artikel 8-udkastet, bør og skal være til stede i en lastbil – men formelt set kan det godt være på anden måde end lige netop et CMR-fragtbrev.

Det fremgår af bemærkning nr. 13 til forslaget, at bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelses-



forhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

ITD stiller i den forbindelse spørgsmålet om relevansen af denne bemærkning. Bestemmelsen er overflødig, idet internationale mobile transportarbejdere allerede er omfattet af Rådets direktiv om udstationering. I øvrigt vil transportvirksomheder, der udstationerer arbejdstagere, næppe udstationere chauffører til brug herfor, hvis forslaget om højst tre cabotagekørsler måtte blive gennemført.

ITD hilser forslaget om en standardisering af dokumentkravene i forbindelse med Fællesskabstilladelser og førerattest velkommen.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Fællesskabstilladelsen og førerattesten ikke alene er udfærdiget på det(de) pågældende medlemsstat(er)s sprog, men derudover også på ét eller flere hovedsprog i EU (f.eks. engelsk, fransk, tysk). En sådan oversættelse vil forenkle landevejskontroller for både chauffør, vognmand og den kontrollerende myndighed.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, om det på Fællesskabstilladelsen fremgår, at den berettiger til kørsel med lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt. En sådan vægtgrænse fremgår ikke af Fællesskabstilladelsen i dag, men erfaringer fra udførte kontroller i adskillige år i EU-landene viser, at der er behov for, at vægtangivelsen fremgår af tilladelsen.

Ifølge artikel 12 indføres en ny procedure, som medlemsstaterne skal følge, når de konstaterer en overtrædelse, der er begået af en transportvirksomhed, som ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat. ITD mener, at der med bestemmelsen åbnes op for, at for eksempel en polsk virksomhed, der måtte begå overtrædelser i Danmark, kan blive retsforfulgt i Polen – ligesom det samme kunne ske for en dansk vognmand ved dennes mulige overtrædelse i Polen.

ITD frygter, at sådanne bestemmelser - indeholdende detaljerede oplysninger - vil kunne være konkurrenceforvridende, ligesom bestemmelserne vil medføre utryghed i mange transportvirksomheder. ITD afviser derfor artiklens nuværende ordlyd.

Bestemmelsen i artikel 13 ”Indførelse i nationalt register” synes også at udgøre et retssikkerhedsmæssigt problem.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at forslagene præsenteres som et bidrag til kampagnen for bedre lovgivning og en lettelse af de administrative byrder, og at en analyse har vist, at gennemføres Kommissionens forslag som fremlagt kan det spare erhvervet og myndigheder for 190 mio. euro om året.



DTL påpeger dog, at den økonomiske fordel ikke er fordelt på lande og man kan derfor ikke se den specifikke fordel for Danmark.

Forslagene har endvidere til hensigt at stramme op for adgang til erhvervet og til markedet godstransport for at sikre, at alle operatører konkurrerer på de samme vilkår. Selvom der således samlet set er en positiv økonomisk effekt fra Kommissionens forslag, er der operatører i EU, der vil blive tvunget til at hæve sine standarder. Det er klart, at dette vil være en udgift, men for det samlede erhverv i EU betragter Kommissionen denne udvikling som positiv og en forbedring af standarderne.

DTL efterspørger de konkrete tal for det danske transporterhverv, idet DTL har som udgangspunkt, at erhvervets administrative udgifter ikke må stige som følge af forslaget.

Teknisk set er lovforslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

I stedet for de gældende regler om, at cabotage skal være "midlertidig" kørsel, stilles nu i forslagets artikel 8 forslag om, under hvilke vilkår en vognmand har ret til at udføre cabotage i et andet medlemsland. Det er derimod op til de enkelte medlemslande om de vil fastsætte lempeligere regler for cabotage på medlemslandets eget område.

Efter forslaget kan en lastbil udføre op til tre cabotage operationer i et land i forlængelse af en international transport inden bilen skal forlade landet igen, og senest efter 7 dage. Forslaget stiller krav til hvilke oplysninger, der skal foreligge for, at myndighederne skal kunne kontrollere, hvornår lastbilen kom ind i landet første gang, ligesom der stilles krav om dokumentation for udført cabotagekørsel.

Dokumentationen for, at forholdet er lovligt, er diverse oplysninger om, hvornår lastbilen er kørt ind i landet m.m. Oplysningerne fremgår alle af CMR-fragtbrevet, som transporten er forpligtet til at bruge ved de internationale transporter. For selve cabotageoperationerne kræves der tillige diverse oplysninger om hver enkelt kørsel, idet der dog ikke stilles særlige formkrav til dokumentationen.

DTL vurderer, at Kommissionens forslag er et afbalanceret forsøg på at bringe mere klare forhold i EU's marked for vejtransport. Der vil imidlertid ikke være tvivl om, at de enkelte medlemsstater af kontrollensyn vil stille formaliserede krav til dokumentationen som en følge af en strammere definition af begrebet "midlertidig" kørsel. Det bemærkes, at denne risiko også i vidt omfang er til



stede i dag, hvor blandt andre Tyskland har varslet, at man ønsker at stille dokumentationskrav - for eksempel i form af logbøger.

Forslaget fjerner også et hul i lovgivningen, hvorefter man kun behøver EU-tilladelse ved kørsel med bil over 6 tons tilladt totalvægt. Grænsen for national vognmandstilladelse har længe gået ved 3,5 tons, og efter de nye forslag ensrettes reglerne, så alle krav til tilladelse starter ved 3,5 tons. DTL støtter dette forslag.

Også i dette forslag stilles der krav om bedre registrering af overtrædelser (elektronisk) og bedre udveksling mellem medlemslandene om overtrædelser.

Forslaget angiver endvidere mere præcise standarder for, hvordan en EU-tilladelse skal se ud, hvilket vil fjerne en mængde sager, hvor udenlandske myndigheder ikke umiddelbart har villet anerkende danske EU-tilladelser, hvorfor forslaget umiddelbart støttes af erhvervet.

Forslaget fjerner endelig en mængde særbestemmelser og sammenskriver flere ældre lovgivninger. Dette støttes af DTL, og samtidig skal man fra erhvervets side stille forslag om, at denne særlige forordning skrives ind i ovennævnte adgangsforskrift og at der gives adgang til helt at fjerne de nationale tilladelser og erstatte dem med EU-tilladelser. Dette vil svare til en mangeårig realitet i Danmark, hvor man automatisk har været berettiget til en EU-tilladelse, hvis man har en national vognmandstilladelse.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en sammenskrivning af flere forordninger samt et direktiv med en regelforenkling til følge. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (buskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år. I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemsikuelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.



Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at præcisere allerede eksisterende fællesskabsregler, ligesom Kommissionen ønsker at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international godskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionens forslag har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international godskørsel.

Regeringen hæfter sig desuden positivt ved, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende.

Regeringen er principielt tilhænger af en fri markedsadgang. Regeringen anerkender, at der på fællesskabsniveau er behov for en administrerbar definition af cabotagekørsel, men lægger vægt på, at en sådan ikke i praksis indebærer en begrænsning af adgangen til cabotagekørsel.

Regeringen mener, at en administrerbar definition af cabotagekørsel er vigtig for at skabe klarhed og lige vilkår i forbindelse med håndhævelsen af reglerne i medlemslandene.

En klar og administrerbar definition af cabotagekørsel vil afhjælpe en tendens, hvor store medlemslande har indført eller varslet skærpede fortolkninger af cabotagekørsel.



Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne, således at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden. Regeringen støtter en styrkelse af assistancen mellem medlemsstaterne imellem og ser tiltaget om, at overtrædelser af vejtransportlovgivningen uanset om de er begået i Danmark eller en anden medlemsstat, skal indgå i vurdering af, hvorvidt og hvordan der skal sanktioneres.

Man lægger fra dansk side vægt på at skabe administrative lettelser og undgå unødige byrder for henholdsvis erhvervet og myndigheder, hvorfor man arbejder for, at tilladelsens gyldighed udstrækkes fra de nuværende 5 år til 10 år. En længere gyldighedsperiode indebærer administrative lettelser for både erhvervet og myndigheder, da fornyelsesproceduren dermed alene skal foretages hvert 10. år.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder. På trods af, at man er nået langt i transportarbejdsgruppens forhandlinger, er der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af de forhandlinger og den enighed, der er nået vedrørende forslaget om adgang til erhvervet og markedet for buskørsel.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger, har Danmark i samarbejde med enkelte lande fået indført, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår visse faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan med-



lemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.

- For så vidt angår spørgsmålet om assistance medlemsstaterne imellem og sanktioner for overtrædelser af vejtransportlovgivningen, har Danmark arbejdet for, at myndighederne kan udøve skøn, når det skal vurderes, hvorvidt overtrædelser skal medføre sanktioner i form af midlertidig eller permanent tilbagekaldelse af fællesskabstilladelsen.
- Der tegner sig et positivt flertal for forslaget om harmonisering af fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattesten, og man er i arbejdsgruppen nået til enighed om sikkerhedsforanstaltninger på de bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen. Fra dansk side kan man støtte dette forslag.
- Danmark har arbejdet aktivt for og fået indført, at tilladelsen skal have en gyldighedsperiode på ”op til 10 år”, hvilket letter både erhvervet og myndigheder i forbindelse med fornyelsesproceduren.
- Hvad angår spørgsmålet om cabotagekørsel tegner der sig et flertal for en definition på cabotagekørsel, som er på linie med Kommissionens oprindelige forslag. Et flertal af medlemsstater har, uanset ønsket om enten en større markedsåbning eller en begrænsning af markedsadgangen, kunne støtte op om og acceptere det kompromis der tegner sig, hvor det bliver tilladt at køre 3 ture indenfor 7 dage. Vedrørende dokumentationskravene for udførelse af cabotagekørsel, har Danmark arbejdet aktivt for, at kravene harmoniseres på EU-niveau. Bestemmelsen er nu formuleret således, at der ikke kan stilles yderligere dokumentationskrav nationalt.
- Danmark og enkelte andre lande støtter desuden et forslag om, at det skal være muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem.
- En række lande, herunder Danmark, har arbejdet for indførelse af en revisionsklausul, der pålægger Kommissionen at tage ordningen op til revision med henblik på en mulig afregulering af cabotagekørsel, såfremt markedsituationen tillader det.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) har den 22. januar 2008 vedtaget 35 ændringsforslag. Udvalget har den 12. februar 2008 fremlagt dets udkast til betænkning. Europa-Parlamentet har den 20. maj 2008 haft drøftelse af betænkningen og har den 21. maj 2008 haft afstemning vedrørende ændringsforslagene.

- EP har indtaget en mere liberal og fleksibel tilgang til cabotagekørsel end Kommissionen og mener ikke, at der i fremtiden skal være restriktioner på



cabotagekørsel. EP har vedtaget princippet om 3 ture indenfor 7 dage, men lægger op til, at det ikke skal være en betingelse, at køretøjet skal være fuldstændig aflæst for gods, førend cabotagekørsel påbegyndes.

- EP har vedtaget, at det skal være muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem, hvilket er i overensstemmelse med det af Danmark og en række andre lande tidligere støttet forslag. Kommissionen støtter ikke forslaget.
- EP har vedtaget en gradvis afregulering af cabotagekørsel og har fastsat 1. januar 2014 som bindende dato for den endelige liberalisering. Kommissionen kan leve med en gradvis afregulering, men mener ikke, at der kan fastsættes en specifik dato.
- EP har vedtaget, at omtalen af ”gentagne mindre overtrædelser” skal fjernes fra forslaget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 4. april 2008.



b) Adgang til vejtransporterhvervet

KOM (2007) 263

Revideret notat

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Det foreliggende forordningsforslag skal ophæve direktiv 96/26/EF, der omhandler adgang til vejtransporterhvervet. Forslaget om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet fastsætter de forudsætninger, som alle virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Det tydeliggør de eksisterende retsregler og supplerer dem for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse. Forslaget indfører fælles bestemmelser om faktisk og stabil etablering af virksomhederne for at mindske konkurrenceforvridning, der skyldes såkaldte postkasseselskaber. Forslaget lægger op til harmonisering af de indikatorer, der bruges til at måle en virksomheds økonomiske grundlag og niveauet for de prøver, der godtgør de faglige kvalifikationer. Forslaget sikrer endvidere, at den person, der står som indehaver af en attest på faglige kvalifikationer, også faktisk leder transportaktiviteterne, og ikke kun agerer stråmand for ansøgningen om tilladelse. Endelig indfører forslaget elektroniske registre, der bla. skal sikre bedre overvågning og opfølgning af kontrol, som er målrettet mod risikobehæftede virksomheder.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at supplere og revidere de eksisterende regler om adgang til vejtransporterhvervet og derved ophæve direktiv 96/26/EF.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Det gør den ved at skabe mere loyale konkurrencevilkår i sektoren og mere gennemskuelige forhold for vognmandskunderne. Det vil i sidste ende bidrage til en mere effektiv transportbetjening med højere kvalitet.

Det nye forslag, der nu fremsættes som forslag til forordning, vil ifølge Kommissionen indirekte forbedre trafiksikkerheden, fordi den vil medføre strengere overvågning af forsømmelige virksomheder, som indblandes mere i ulykker end andre. Den vil forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i vejtransporten ved at hæve de faglige kvalifikationer. Den vil også kunne styrke visse enkelt-



mandsvirksomheder over for deres ordregivere og beskytte dem mod kamouflerede ansættelsesforhold.

Moderniseringen af reglerne for adgang til vejtransporterhvervet, bl.a. ved indførelse af elektroniske registre, indgår i øvrigt i de skridt, der skal tages med det samme i henhold til det "handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union", som Kommissionen stillede forslag om den 24. januar 2007. Det Europæiske Råds konklusioner fra mødet den 8. og 9. marts 2007 opfordrer Parlamentet og Rådet til at prioritere disse hastetiltag særlig højt, og dermed til at behandle og vedtage dette forslag.

I sit lovgivningsprogram for 2006 annoncerede Kommissionen, at den ville gennemgå de regler, direktivet har medført, i detaljer for om nødvendigt at nå frem til en mere harmoniseret, enkel, kontrollerbar og effektiv måde at anvende dem på. Undersøgelsen er blevet gennemført på grundlag af en omfattende høring af de berørte parter og en konsekvensanalyse. Den viser, at medlemsstaterne har haft vanskeligheder ved at gennemføre direktivet og anvender det meget uensartet. Det er u hensigtsmæssigt på flere måder, f.eks.:

- Der er risiko for, at konkurrencen forvrides mellem på den ene side vognmænd, der har et egentligt forretningssted, hvor myndighederne kan kontrollere, om de opfylder mindstenormerne for adgang til erhvervet, og på den anden side de såkaldte postkasseselskaber, som kan undslippe dette tilsyn.
- Markedet præges af en vis uigennemskuelighed på grund af de uens mindstekrav til det økonomiske grundlag og de faglige kvalifikationer.
- Virksomheder, der er forsømmelige på grund af ringe kvalifikationer og svagt økonomisk grundlag, overlever ikke desto mindre og er dermed til fare i trafikken og til skade for vejtransportens samfundsøkonomiske effektivitet.
- De nationale myndigheder, der har til opgave at inddrage tilladelser fra virksomheder, som begår overtrædelser, arbejder uensartet og ukoordineret.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniserings-strategi, idet denne løsningsmodel vil bidrage til loyal konkurrence, forbedre overholdelsen af reglerne for vejtransport, navnlig sikkerhedsreglerne, og hæve branchens gennemsnitlige professionalitet. Forslaget tydeliggør de eksisterende retsregler og supplerer dem for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse.

- Det foreslås, at den ansvarlige leder må tage ansvaret for følgerne af sine beslutninger, hvorfor han bliver ansvarlig for overtrædelser, der begås som led i det arbejde, han leder.
- Det foreslås at fastsætte kriterier for, hvornår en virksomhed er stabilt og faktisk etableret i en medlemsstat, således at de nationale myndigheder kan overvåge dens adfærd på behørig vis.



- Det foreslås at indføre sammenlignelige økonomiske indikatorer til måling af en virksomheds økonomiske grundlag samt godkendelse af kursus- og prøvecentre.
- Det foreslås, at myndigheder, der konstaterer, at en vognmand ikke længere opfylder kravene til hæderligandel, økonomisk grundlag eller faglige kvalifikationer, skal udstede en advarsel til den pågældende, og hvis forholdene ikke bringes i orden inden en vis frist, skal myndighederne påføre vognmanden administrative sanktioner, som kan gå fra inddragelse af vognmandstilladelsen til diskvalifikation som ansvarlig leder.
- Det foreslås at indføre, at medlemsstaterne indbyrdes skal anerkende overtrædelser af EU's regler for vejtransport. Denne gensidige anerkendelse får betydning for bogføring af alvorlige gentagne overtrædelser, uanset hvor de er begået.
- Det foreslås at indføre elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater, for at nedsætte omkostningerne ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne.
- Det foreslås at afskaffe visse undtagelsesordninger, idet disse ordninger ikke længere har nogen berettigelse og forvrider konkurrencen.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til vejtransporterhvervet er reguleret i henholdsvis godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1489 af 12. december 2007 om godskørsel samt i buskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1488 af 12. december 2007 om buskørsel. Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2 og i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i gods- og buskørselsloven og de tilhørende bekendtgørelser.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invali-



deorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA),.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration. 3F finder, at det er et afbalance-ret forslag, som de kan tilslutte sig.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemsækelighed i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

HTS vurderer, at de foreliggende forslag teknisk og indholdsmæssigt er på linje med gældende danske regler.

International Transport Danmark (ITD) hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til forordninger, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

ITD hilser det velkommen, at Kommissionen med forslagene søger at opnå en forenkling af de gældende regler om adgang til godstransporterhvervet.

ITD mener generelt, at de danske regler i den nuværende godskørselslov allerede tager højde for de fleste elementer i Kommissionsforslaget. Der er derfor snarere tale om stramninger i forhold til andre EU-landes hidtidige adgangs-krav, og ITD håber, at de nye forslag fra Kommissionens side kan medvirke til en yderligere fair og ens konkurrence blandt EU-landenes vognmandsvirksomheder.

Artikel 3 og 5 i forslaget fastsætter fælles regler, hvorefter kun virksomheder, der har et faktisk etableret og stabilt forretningssted, kan få tilladelse til at udøve erhvervet. ITD er enig i formålet med bestemmelsens hensigt, nemlig at sikre, at transportvirksomhederne er underkastet ens regler i alle EU-lande.



Bestemmelsen i Artikel 5 c, der omhandler ”driftscentral (”operating centre”) er ikke nødvendig, hvorfor ITD foreslår, at ordet helt fjernes. En virksomhed kan efter ITD’s opfattelse udmærket drives i henhold til gældende etableringskrav (”et faktisk og etableret forretningssted”) - uden at skulle være forpligtet til at råde over en driftscentral. I Danmark er der i dag ikke et sådant krav - til gengæld kræves et CVR-nummer, som ITD mener, er fuldt tilstrækkeligt til at sikre den fornødne kontrol fra myndighedsside i forhold til virksomheden.

Artikel 4 omhandler bestemmelserne for den såkaldte ”ansvarlige leder”, herunder dennes ansvar. ITD er principielt enig i bestemmelsernes indhold, men peger på artikel 4, stk. 2. litra c., hvoraf fremgår, at en person højst kan fungere som ansvarlig leder for fire forskellige virksomheder, hvis transportarbejde udføres med højst tolv køretøjer i alt. ITD savner en begrundelse for bestemmelsen og foreslår, at den helt fjernes. Bestemmelsen kan være umulig at kontrollere, ligesom det synes tilfældigt med netop højst 4 forskellige virksomheder og højst 12 køretøjer i alt.

En effektiv måde at sikre kravene til den ansvarlige leder på er den procedure, som anvendes i Danmark. Herhjemme forlanger og kontrollerer Færdselsstyrelsen et vist lønningsniveau for den ansvarlige leder i virksomheden. Den danske ordning sikrer imødegåelse af stråmandsvirksomhed, og ITD kan derfor anbefale, at en tilsvarende bestemmelse indføres i EU’s kommende adgangsbestemmelser.

Af artikel 15 fremgår bestemmelser om nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder i de enkelte medlemsstater – på EU-plan fra 2011. ITD foreslår i den forbindelse, at disse registre for samtlige EU-lande gøres tilgængelige for offentligheden via Internettet. Der bør i den sammenhæng naturligvis tages hensyn til registerlovgivningen i de enkelte lande, og en egnet model for offentliggørelsen kan være de standarddata, som i dag fremgår af Færdselsstyrelses hjemmeside.

I udkastet til den ny forordning fremgår der intet om bestemmelser på forsikringsområdet. ITD mener, at der er behov for at sikre, at en EU-vognmand, der udfører grænseoverskridende landevejstransporter, bør være omfattet af minimumsregler for syge-rets-hjælps-, ansvars-, og fragtføreransvarsforsikring.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at forslagene præsenteres som et bidrag til kampagnen for bedre lovgivning og en lettelse af de administrative byrder, og at en analyse har vist, at gennemføres Kommissionens forslag som fremlagt kan det spare erhvervet og myndigheder for 190 mio. euro om året.

DTL påpeger dog, at den økonomiske fordel ikke er fordelt på lande og man kan derfor ikke se den specifikke fordel for Danmark.



Forslagene har endvidere til hensigt at stramme op for adgang til erhvervet og til markedet godstransport for at sikre, at alle operatører konkurrerer på de samme vilkår. Selvom der således samlet set er en positiv økonomisk effekt fra Kommissionens forslag, er der operatører i EU, der vil blive tvunget til at hæve sine standarder. Det er klart, at dette vil være en udgift, men for det samlede erhverv i EU betragter Kommissionen denne udvikling som positiv og en forbedring af standarderne.

Teknisk set er forslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

Forslaget fjerner den hidtidige skelnen mellem national og international transport, hvilket svarer til den ordening man har haft i Danmark i mange år og som derfor umiddelbart støttes af DTL.

DTL er imod postkasseselskaber. DTL finder det derfor rigtigt, at virksomheden skal være etableret formelt og reelt i en medlemsstat. Kommissionens forslag vil dog øge danske virksomheders administrative byrder, og da postkasseselskaber ikke er et problem i Danmark, kan DTL ikke støtte Kommissionens metoder til at undgå postkasseselskaber.

Dette begrundes i, at forslaget stiller som adgangskrav, at virksomheden har indkøbt eller lejet køretøjer før den bliver godkendt. Det betyder at virksomheder skal foretage betydelige investeringer før den overhovedet er blevet godkendt.

DTL mener, at en virksomhed skal kunne ansøge om tilladelse uden at kunne dokumentere ejer/lejerskab til sit produktionsapparat. Samtidig skal den, der aktuelt driver vognmandsvirksomhed være fri til at drive dette på subcontractor basis.

Forslaget stiller også som adgangskrav, at en virksomhed skal have et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til virksomhedens køretøjer før godkendelse. Forslaget afspejler retstilstanden i flere EU-lande, men er efter danske forhold meget belastende og helt nyttesløst. Det betyder en større administrativ byrde på danske virksomheder og vil være vanskeligt at kontrollere og håndhæve.

Kommissionen præciserer ligeledes kravene til den ansvarlige leder af virksomheden og hvorledes ansvaret fordeles, når en person stiller sin faglig dygtighed til rådighed for en transportvirksomhed for at den kan opfylde kravene. Denne del af forslaget støttes af DTL.



Kommissionen indfører i samme moment i artikel 4 helt nye forretningsområder ved at åbne op for, at en selvkørende vognmand faktisk ikke behøver at have været på vognmandskursus m.v. - men blot kan "købe" sig til en ansvarlig leder. Der stilles en række krav til denne ansvarlige leder om, at man ikke må betjene mere end fire virksomheder med sammenlagt 12 køretøjer ad gangen - og at den ansvarlige leder i øvrigt ikke er transportkøber.

DTL betragter umiddelbart dette som en pragmatisk ordning, men det vil ifølge DTL være vanskeligt at administrere og givetvis give anledning til omgåelse. På den anden side vil det ifølge DTL give mindre, personligt ejede virksomheder mulighed for at ansætte en ansvarlig leder, hvilket lovgivningen ikke giver mulighed for i dag.

DTL er dog samlet set skeptisk over for denne del af forslaget.

Forslagets artikel 6, angiver en liste over konkrete overtrædelser, der kan give anledning til tilbagekaldelse af tilladelser. Det anføres endvidere, at Kommissionen skal fremlægge en liste over yderligere overtrædelser. En sådan liste findes også i den danske godskørselslov, men de to lister er ikke identiske.

Listen i forslaget anfører eksempelvis ikke, at overtrædelser af dyreværnslovgivningen kommer i betragtning, hvilket er højt på dagsordenen i den danske debat. DTL anbefaler derfor, at man fra dansk side gør opmærksom på problemstillingen og får den afklaret i det videre forløb.

Forslagets artikel 7 vedrører egenkapitalkravene. De gældende danske krav (150.000 kr. (20.000 EUR) for de første 2 tilladelser og herefter 40.000 kr. (5.300 EUR) for hver yderligere) er højere end EU-kravene. Da der ikke gives adgang til nationale undtagelser i dette tilfælde vil EU's krav fremtidigt være gældende 9.000 EUR for første tilladelse og 5.000 EUR for hver yderligere omregnet til danske kroner, hvilket reguleres for inflation m.v. hvert 5. år. Det virker umiddelbart besværligt og vil give "skæve" tal i danske kroner, der vil være vanskelige at regne på. DTL foreslår derfor, at der gives lande, der ikke er medlemmer af eurozonen mulighed for at fortsætte gældende praksis i det omfang at den ikke går under kravene i forordningen. Alternativt kan der gives adgang til at omregne op til nærmest hele 1.000 i deres lokale valuta.

Artikel 8 omhandler uddannelseskravene. Således kræves for eksempel 140 timers undervisning for at man kan opnå faglig dygtighed. De danske kurser har pt. en længde på 144 lektioner. Spørgsmålet er, om EU her lægger op til en stramning i forhold til de eksisterende danske regler. DTL anbefaler at ordet "timer" erstattes af "lektioner" således at den danske ordning ikke skal ændres.

Samtidig bibeholdes muligheden for helt eller delvis at godkende personer, der har særlige kvalifikationer eller uddannelser. Denne mulighed er kun delvis



udnyttet i dansk lovgivning og det anbefales af DTL, at muligheden bruges i videre omfang for at højne uddannelsesniveaue i det danske transporterhverv.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en både tydeliggørelse af eksisterende regler samt en supplerende af reglerne for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (adgang til markedet for gods- og buskørsel) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.

I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemsækelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.

Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at harmonisere de nationale regler, som regulerer adgangen til erhvervet, således at det indre marked gøres mere effektivt. Endvidere ønsker Kommissionen at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at en harmonisering af reglerne om adgangen til erhvervet bedst løses på EU-niveau. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionen har fremsat forslag, der skal præcisere de eksisterende regler for adgangen til vejtransporterhvervet og supplere dem, således at der sikres en større grad af ensartethed samtidig med, at der sikres en effektiv anvendelse af reglerne.

Regeringen finder, at det foreliggende forslag overordnet set er på linie med gældende danske regler. Forslaget indeholder dog nogle nye elementer i relation til spørgsmålet om den ansvarlige leder, etablering, vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer, der adskiller sig fra de nugældende krav, som virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Efter at forslaget har været behandlet intenst i transportarbejdsgruppen og rækkevidden af de nye bestemmelser er blevet afdækket, finder Regeringen, at der i det store hele kan støttes op om forslaget. Regeringen vil herunder lægge vægt på, at der hverken stilles unødige krav eller genereres ekstra administrative byrder for myndigheder og erhvervet.

Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Fra dansk side har man arbejdet aktivt for, at myndighederne kan udøve skøn, når det skal vurderes, hvorvidt overtrædelser af vejtransportlovgivningen skal medføre fortabelse af god skik, herunder spørgsmålet om vandel. Fra dansk side støtter man forslaget om at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen, men man vil samtidig sikre, at der bliver truffet proportionale og konkrete afgørelser, og at der ikke sker en automatisk fortabelse af god skik.

Fra dansk side har man lagt vægt på, at overtrædelser af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport ligeledes skal medtages på listen af overtrædelser i artikel 6, 1(b), som kan medføre fortabelse af god skik.

Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt medlemsstaterne systematisk skal sikre sig, at den ansvarlige leder ikke har mistet sin gode skik i en af de øvrige medlemsstater, lægger Regeringen vægt på, at myndighederne – for at begrænse de administrative byrder – alene skal høre den medlemsstat, hvor der er mistanke om, at den pågældende person har fungeret som ansvarlig leder.



Regeringen lægger vægt på, at vognmænd med allerede erhvervede rettigheder til vejtransporterhvervet (de såkaldte grandfather rights) ikke vil blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, når forordningen træder i kraft.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne således, at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemskuelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder. På trods af, at man er nået langt i transportarbejdsgruppens forhandlinger, er der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af de forhandlinger og den enighed der er nået vedrørende forslaget om adgang til markedet for gods- og buskørsel.
- Danmark og visse andre lande arbejder for, at en virksomhed vil kunne godkendes til udøvelse af erhvervet på trods af, at virksomheden på godkendelsestidspunktet ikke har køretøjer til rådighed, hvilket er i overensstemmelse med den nuværende danske retstilstand.
- For så vidt angår spørgsmålet om god skik, og hvilke overtrædelser der skal kunne medføre et tab heraf, er landene nået til enighed om, at ”gentagne mindre overtrædelser” af vejtransportlovgivningen ikke skal medtages i vurderingen af god skik.
- Danmark har foreslået og fået indført, at overtrædelser af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport skal medtages på listen af overtrædelser i artikel 6, 1(b), som kan medføre fortabelse af god skik.
- For så vidt angår spørgsmålet om myndighedernes kontrol af, hvorvidt betingelserne for tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet fortsat er opfyldt, har Danmark arbejdet for, at den systematiske femårige kontrol af transportvirksomhederne gradvist overgår til, at myndighederne alene foretager målrettede kontroller i overensstemmelse med et risikoklassificeringssystem i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv



2006/22/EF af 15. marts 2006. Dette er der generel tilslutning til blandt medlemsstaterne, idet der dog indtil 2015 er en forpligtelse til at foretage de femårige kontroller.

- Vedrørende definitionen af ”den ansvarlige leder” er der fortsat forhandlinger om den nærmere rækkevidde. Bestemmelsen giver i sin nuværende ordlyd en bredere mulighed for at anvende ansvarlige ledere i transportvirksomheder sammenholdt med den danske retstilstand. Danmark arbejder for, at bestemmelsen kan administreres således, at der dæmmes op for stråmandsvirksomhed.
- Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt medlemsstaterne systematisk skal sikre sig, at den ansvarlige leder ikke har mistet sin gode skik i en af de øvrige medlemsstater, arbejder Danmark og enkelte andre lande aktivt for at begrænse de administrative byrder, således at myndighederne alene skal høre den medlemsstat, hvor der er mistanke om, at den pågældende person har fungeret som ansvarlig leder.
- Vedrørende spørgsmålet om allerede erhvervede rettigheder, har Danmark i forhandlingerne lagt vægt på, at danske vognmænd med erhvervede rettigheder ikke ville blive omfattet af et bebyrdende prøvekrav. Bestemmelsen fastlægger, at vognmænd der har været i branchen i mere end 15 år før forordningens ikrafttræden, vil kunne undtages for kravet om prøve.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger, har Danmark i samarbejde med enkelte lande fået indført, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår de faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan medlemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.
- Enkelte lande ønsker, at køretøjets nummerplade skal indføres i det nationale register. Danmark arbejder i fællesskab med en række andre lande aktivt for, at dette ikke bliver en realitet. Danmark ønsker at sikre en effektiv og ensartet kontrol af transportvirksomhederne med en dertil følgende styrkelse af færdselssikkerheden, men kontrollen skal dog være proportional i forhold til de administrative byrder.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) har den 26. marts 2008 vedtaget 104 ændringsforslag. Europa-Parlamentet har den 20. maj 2008 haft drøftelse betænkningen og har den 21. maj 2008 haft afstemning vedrørende ændringsforslagene.



- EP har vedtaget, at der fra 1. januar 2012 alene skal foretages høring vedrørende den ansvarlige leder, når der er mistanke om, at den pågældende person har fungeret som ansvarlig leder i en anden medlemsstat. Dermed støtter de den danske holdning.
- EP har vedtaget, at omtalen af ”gentagne mindre overtrædelser” skal fjernes fra forslaget. EP har vedtaget, at Kommissionen ikke senere end 1. januar 2010 skal vedtage en liste over hvilke overtrædelser og deres alvorlighed, der kan medføre tab af god skik.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 4. april 2008.



c) Adgang til buskørselsmarkedet

KOM (2007) 264

Revideret notat.

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 684/92, der tillader virksomheder, der har en EF-tilladelse, at udføre international buskørsel på Fællesskabets område - på nær international rutekørsel, som kræver særlig tilladelse, og forordning (EØF) nr. 12/98, der giver virksomheder, der har en EF-tilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national buskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel). Forslaget præciserer de eksisterende regler og supplerer dem, således at der sikres en større grad af ensartethed og garanteres en effektiv anvendelse. Forslaget introducerer desuden ændringer, såsom en mere enkel og hurtigere procedure for behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel, en mere enkel og standardiseret EF-tilladelse, således at administrative byrder reduceres, samt øget samarbejde medlemsstaterne imellem via informationsudveksling, således at der i højere grad kan idømmes sanktioner hen over landegrænserne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 684/92 og forordning (EØF) nr. 12/98.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem reglerne om offentlige tjenesteydelser og de andre regler om vejtransport, herunder navnlig forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 om adgang til godskørselserhvervet direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en strengere overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere medlemsstater, og sikrer overensstemmelse med de nye regler for offentlige tjenesteydelser inden for vej- og jernbanetransport.



Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse af buskørselsmarkedet, at både de nuværende bestemmelser manglende klarhed og deres kompleksitet gør dem vanskelige at håndhæve, foruden at det medfører unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens anvendelsesområde er uklart for så vidt angår EU-transportvirksomheders befordring af personer til og fra tredjelande og transitmedlemsstater.
- Ved forordning (EØF) nr. 684/92 er der fastlagt en tilladelsesordning for international rutekørsel med personer. Transportvirksomheder, som ønsker at drive en international rute, er nødt til at ansøge om en tilladelse. I forbindelse med hver ansøgning skal de nationale myndigheder indhente et tilsagn hos destinationsmedlemsstaten, høre transitlande, vurdere konsekvenserne af at indføre ruten og meddele ansøgeren, hvorvidt de godkender eller afviser ansøgningen. Denne procedure anses navnlig af transportbranchen for at skabe store hindringer for nye aktørers markedsgang og unødvendige administrative byrder.
- Udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, som allerede er fastlagt i de gældende regler, lader til at være ret ineffektiv. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte nogen administrative sanktioner, og det kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, og andre virksomheder.
- De mange forskellige anvendte formater af EF-tilladelsen og bekræftede kopier heraf skaber problemer i forbindelse med kontroller og fører ofte til kostbare tidstab for transportvirksomheder og håndhævelsesorganer.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniseringsstrategi, som indebærer en sammensmeltning og forenkling af teksterne, herunder navnlig tilladelsesproceduren for international rutekørsel, samtidig med at adgangen til erhvervet harmoniseres og overvågning og kontrol forbedres. Denne strategi giver en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og nedbringer de administrative omkostninger. Den vil også mindske hindringerne for nye aktørers adgang til markedet for international passagerbefordring.

- Forslaget lægger op til en mere enkel og hurtigere godkendelsesprocedure for international rutekørsel: Visse årsager til afslag, som er fastsat i den nuværende godkendelsesprocedure, er forældede og bør fjernes. Fremover bør en tilladelse gives, medmindre der er klart specificerede grunde til ikke at give den, som skyldes ansøgerens forhold. Der er kun én afslagsgrund tilbage, som vedrører det relevante marked, nemlig at den ansøgte rute ville have en væsentlig negativ virkning på den økonomiske levedygtighed for en



tilsvarende rute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse på de direkte berørte forbindelser.

- Forslaget lægger desuden op til en mere forenklet og standardiseret EF-tilladelse: Formatet af EF-tilladelsen og bekræftede kopier specificeres yderligere for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Med forslaget gives der forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en EF-tilladelse overtræder reglerne i etableringsstaten eller en anden medlemsstat. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.
- Endvidere lægger forslaget op til, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.
- Der indføres krav om elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater for at nedsætte omkostninger ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Disse registre skal oprettes i henhold til forslag om forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til buskørselsmarkedet er reguleret i buskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, og i bekendtgørelse nr. 1488 af 12. december 2007 om buskørsel.

Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvens-ændringer i buskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivogn-



mænds Arbejdsgiverforening, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA),.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danske Busvognmænd

Vedrørende artikel 1, finder Danske Busvognmænd det hensigtsmæssigt, at man her sammenskriver de nugældende regler for international buskørsel og cabotagekørsel, og der bør i så vidt muligt omfang udarbejdes aftaler mellem EU og tredjelande således, at al buskørsel på det europæiske kontinent omfattes af samme regelsæt.

Vedrørende artikel 4, kan Danske Busvognmænd generelt tilslutte sig bestræbelserne på at indføre standardisering af EF-tilladelsen.

Danske Busvognmænd er betænkelig ved Artikel 8, stk., 4, litra d, andet led, hvorefter en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne i alvorlig grad truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse. Tilsvarende forstås, hvis en tilladelsesudstedende myndighed undlader at imødekomme ansøgning om fornyelse af tilladelser under henvisning til levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, jf. forslagets artikel 9.

Den ovenstående mulighed for at ødelægge en eksisterende, privatdrevet busrute under disse vilkår harmonerer ikke med forordningens overordnede formål om at skabe fri konkurrence og effektivitet i vejtransportsektoren. Hvis en international busrute etableres ved privat initiativ, må det formodes, at den på lang sigt kan drives på kommercielle vilkår uden at modtage kompensation for omkostningerne som offentlig serviceforpligtelse. Idéen bag forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej er, at der kan gives kompensation for omkostninger til trafik, der ikke kan drives under almindelige forretningsmæssige vilkår. Derfor vil det være i strid med denne forordnings formål, hvis den blev lagt til grund for nedlæggelse af privatetablerede, levedygtige busruter.

Det bemærkes, at der fortsat vil være mulighed for at nægte udstedelse af en ny rutetilladelse i de tilfælde, hvor ruten vil kunne true en eksisterende rute, der drives som offentlig serviceforpligtelse, jf. artikel 8, litra d, første led.



Vedrørende artikel 16, mener Danske Busvognmænd, at der f. eks bør kræves ensartede moms- og afgiftsregler for buskørslen, uanset hvor virksomhederne er etableret, og om der er tale om national, international eller cabotagekørsel. Danske Busvognmænd opfordrer Kommissionen til at overvåge, at denne ensartede behandling af transportvirksomhederne finder sted.

Vedrørende artikel 22-24, kan Danske Busvognmænd til fulde støtte de ændringer og nyskabelser, der skaber de retslige rammer for et øget kommunikationsniveau og samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder for så vidt angår konstatering, udstedelse af advarsler samt sanktionering i forbindelse med lovovertrædelser begået af transportvirksomheder i medlemsstater, hvor de ikke er hjemmehørende. Danske Busvognmænd forventer, at et forbedret kontrolniveau på tværs af landegrænserne vil medvirke til at øge effektiviteten og konkurrencen på et internationaliseret marked for vejtransport.

Danske Busvognmænd skal opfordre til, at Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne får etableret et smidigt og effektivt system til udveksling af information under hensyntagen til både transportvirksomhedernes retssikkerhed og de administrative byrder forbundet med informationsudvekslingen set fra både myndighedernes og transportvirksomhedens side.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) hilser den grundlæggende intention med forslaget velkomment, herunder bestræbelserne for at skabe konsistens overfor anden lovgivning på passagerområdet, forbedret vej-sikkerhed og regulering.

Forslaget indeholder dog et enkelt element, som DKT finder yderst kritisk for et fællesskab, der har som erklæret mål at fremme fri konkurrence og effektivitet. Forslaget introducerer i artikel 8, stk. 4, litra d, en adgang for medlemsstaterne til at nægte eksisterende busoperatører fortsat adgang til markedet, såfremt den eksisterende busoperatørs aktivitet "is seriously affecting the viability of a comparable service operated under a public service contract which stipulates a public service obligation..."

DKT mener, at punktet potentielt vil kunne udmøntes i, at en eksisterende busoperatør, der må formodes at operere under forretningsmæssigt levedygtige forhold, udelukkes fra et marked man selv har opdyrket for at give plads til en operatør, der opererer kontraktuelt under en offentlig serviceforpligtelse. Det vil ifølge DKT være en selvmodsigtelse at udelukke en operation, der i sig selv er levedygtig til fordel for en aktivitet under offentlig serviceforpligtelse, der har som fundamentalt udgangspunkt, at aktiviteten ikke er kommercielt levedygtig i sig selv.

Såfremt forordningsforslaget vedtages i den nuværende formulering mener DKT, at Danmark teoretisk vil få hjemmel til at udelukke den kommercielt bæ-



redygtige operatør, der samtidig også er den operatør, der har opdyrket markedet for egen regning og risiko.

DKT finder det dybt betænkeligt, hvis forordningsforslaget kan udmøntes i sådanne konsekvenser, der på ingen måde kan være foreneligt med såvel danske som fællesskabets målsætninger om fri konkurrence og effektivitet. DKT skal derfor kraftigt anbefale, at Danmark arbejder aktivt for at få nævnte passus fjernet fra forordningsforslaget, eller som minimum få indarbejdet klare procedurer, der effektivt sikrer mod ovennævnte negative effekter.

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemsækelighed i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en sammenskrivning af flere forordninger med en regelforenkling til følge. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (godskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.

I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemsækelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.



Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at præcisere allerede eksisterende fællesskabsregler, ligesom Kommissionen ønsker at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international buskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionens forslag, har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international buskørsel.

Regeringen hæfter sig desuden positivt ved, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende.

Endvidere finder Regeringen det hensigtsmæssigt, at forslaget lægger op til en strømlinet og forenklet godkendelsesprocedure for international rutekørsel sammenlignet med den procedure, der er fastsat i forordning 684/92. Den nye godkendelsesprocedure forventes derfor at medføre kortere sagsbehandlingstider for virksomhederne og en lettelse af de administrative byrder for myndighederne, hvilket Regeringen støtter.

Regeringen betvivler det hensigtsmæssige i, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse. Såfremt en operatør driver en kommercielt bæredygtig busrute, mener Regeringen ikke, at denne aktivitet skal kunne inddrages til fordel for en operatør, der opererer



under en offentlig serviceforpligtelse. Regeringen vil derfor finde det mest hensigtsmæssigt, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt. udgår.

Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne, således at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden. Regeringen støtter en styrkelse af assistancen mellem medlemsstaterne imellem og ser tiltaget om, at overtrædelser af vejtransportlovgivningen uanset om de er begået i Danmark eller en anden medlemsstat, skal indgå i vurdering af, hvorvidt og hvordan der skal sanktioneres.

Man lægger fra dansk side vægt på at skabe administrative lettelser og undgå unødige byrder for henholdsvis erhvervet og myndigheder, hvorfor man arbejder for, at tilladelsens gyldighed udstrækkes fra de nuværende 5 år til 10 år. En længere gyldighedsperiode indebærer administrative lettelser for både erhvervet og myndigheder, da fornyelsesproceduren dermed alene skal foretages hvert 10. år.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemskelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder. På trods af, at man er nået langt i transportarbejdsgruppens forhandlinger, er der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af de forhandlinger og den enighed, der er nået vedrørende forslaget om adgang til erhvervet og markedet for godskørsel.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger, har Danmark i samarbejde med



enkelte lande fået indført, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår visse faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan medlemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.

- For så vidt angår spørgsmålet om assistance medlemsstaterne imellem og sanktioner for overtrædelser af vejtransportlovgivningen, har Danmark arbejdet for, at myndighederne kan udøve skøn, når det skal vurderes, hvorvidt overtrædelser skal medføre sanktioner i form af midlertidig eller permanent tilbagekaldelse af fællesskabstilladelsen.
- Der tegner sig et positivt flertal for forslaget om harmonisering af EF-tilladelser og bekræftede kopier, og man er i arbejdsgruppen nået til enighed om sikkerhedsforanstaltninger på de bekræftede kopier af EF-tilladelsen. Fra dansk side kan man støtte dette forslag.
- Danmark har arbejdet aktivt for og fået indført, at tilladelsen skal have en gyldighedsperiode på ”op til 10 år”, hvilket letter både erhvervet og myndigheder i forbindelse med fornyelsesproceduren.
- Der tegner sig et flertal for, at proceduren i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel simplificeres.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg har den 22. januar 2008 vedtaget 25 ændringsforslag til Kommissionens forslag. Udvalget har den 12. februar 2008 fremlagt dets udkast til betænkning. Europa-Parlamentet har den 21. maj 2008 vedtaget at udsætte afstemningen vedrørende ændringsforslagene, idet EP vil se nærmere på køre- og hviletidsreglerne, navnlig 12-dages reglen.

TRAN-udvalget har i sin betænkning koncentreret sig om følgende centrale emner:

- Udvalget har vedtaget ændringsforslag om, at ”gentagne mindre overtrædelser” af vejtransportlovgivningen ikke skal medtages, da disse fortolkes og håndteres forskelligt i de enkelte medlemsstater (fremgår af en række ændringsforslag). På grund af uensartetheden bør de efter udvalgets mening, ikke gøres til genstand for sanktioner på EU-niveau, hvilket Danmark og et betydeligt flertal af lande støtter op om.
- Udvalget støtter Danmark og visse andre landes forslag om, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt. udgår.
- Udvalget støtter, at behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel simplificeres.



9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 4. april 2008.



Punkt 6: Teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Resumé

Forslaget omhandler omarbejdning af direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på tilpasning til den forskriftsprocedure med kontrol, der blev indført ved Rådets afgørelse 2006/512/EF. Forslaget indebærer ikke ændringer med gennemførelse af syn, men er alene en institutionel ændring, der giver Europa-Parlamentet og Rådet mere medindflydelse.

1. Formål og indhold

Kommissionens forslag er dateret den 29. februar 2008 og forelå i dansk version ultimo marts 2008.

Kommissionen foreslår direktiv 96/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil omarbejdet. Omarbejdningen skal ske med henblik på at indføre de ændringer, der er nødvendige for at foretage en tilpasning til den såkaldte forskriftsprocedure med kontrol.

Hensigten med at indføre en forskriftsprocedure med kontrol er at give Europa-Parlamentet og Rådet mulighed for nøje at følge Kommissionens udøvelse af dens gennemførelsesbeføjelser i denne forbindelse.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Direktiv 96/96/EF er implementeret i dansk ret. Eftersom forslaget alene drejer sig om en EU-institutionel ændring, påvirker det ikke udførelsen af syn.

3. Høring

Da det omarbejdede direktiv alene indebærer ændringer af institutionel karakter, har Færdselsstyrelsen ikke fundet anledning til at foretage en høring over forslaget.

4. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positiv overfor at indarbejde ændringer med henblik på tilpasning af direktivet til forskriftsproceduren med kontrol.



5. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der synes at være enighed blandt medlemslandene om at gennemføre ændring af direktivet med henblik på tilpasning til forskriftsproceduren med kontrol.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

7. Nærhedsprincippet

Formålet med direktiv 96/96/EF er at harmonisere reglerne for teknisk kontrol, at forhindre konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne, og at garantere, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt. Dette mål kan ikke opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Nærhedsprincippet findes derfor at være overholdt. En omarbejdning af direktivet med henblik på tilpasning til forskriftsproceduren med kontrol ændrer ikke herved.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig. Der synes at være forventning om en fælles løsning med Rådet i 1. behandling på samling den 8. juli 2008.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



Punkt 7: Flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet

KOM(2008) 54

Resume:

Baggrunden for meddelelsen er et forslag om, at medlemsstaterne indgår flerårige kontrakter med jernbaneinfrastrukturforvalterne, hvor infrastrukturforvalterne lover bestemte leverancer, og staten som modydelse stiller finansiering til rådighed. Medlemsstaterne bør som minimum give infrastrukturforvalterne mulighed for at disponere over resurser i tre år. Kommissionen henstiller, at der i EU iværksættes ensartede foranstaltninger herom. Kommissionen anførte ved sin præsentation af meddelelsen i Rådet, at der ikke vil blive tale om bindende retsfor skrifter. I udkastet til rådskonklusioner byder Rådet Kommissionens meddelelse velkommen og bekræfter bl.a. sin støtte til initiativer, der har til hensigt at tilvejebringe bedre jernbaneinfrastruktur.

Der forventes vedtaget rådskonklusioner, som Danmark kan tilslutte sig, idet det angives, at hverken flerårige aftaler eller det uafhængige organ, der skal overvåge overholdelsen af disse aftaler, skal være obligatoriske for medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen følger op på lovpakken om jernbaneinfrastruktur (direktiv 2001/12/EF, direktiv 2001/13/EF og direktiv 2001/14/EF). Det fælles formål med denne lovpakke er at udvikle og optimere transportinfrastrukturen og sikre, at denne forvaltes forsvarligt med hensyn til kvalitet, pålidelighed, fleksibilitet og kundeorientering.

Kommissionen anfører, at der imidlertid stadig er usikkerhed om, hvordan den eksisterende jernbaneinfrastruktur finansieres bæredygtigt, hvordan infrastrukturydelsernes kvalitet sikres, og hvordan man får infrastrukturforvalterne til at yde bedre præstationer.

Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 6. februar 2008.

Den strategiske referenceramme for udviklingen af baneinfrastrukturen

Kommissionen anfører, at en afgørende forudsætning for et fælles marked med konkurrence om at betjene transportbrugerne med togtrafik er, at der står jernbaneinfrastruktur til rådighed. Som forudsætning for en sammenhængende trafikpolitisk strategi bør medlemsstaterne som led i deres transportpolitik ifølge Kommissionen træffe afgørelser med henblik på at sikre de langsigtede infrastrukturbehov for alle trafikformer med udgangspunkt i borgernes fremtidige behov.



Den offentlige støttes omfang

I 2006 blev der brugt ca. 35 mia. EUR på at vedligeholde og udbygge jernbanerne i EU's medlemsstater. Indtægterne fra brugerafgifterne dækker kun mellem 30 og 50 %. I Fællesskabets lovgivning er det hovedreglen, at infrastrukturafgiften opkræves som omkostningen ved at drive et ekstra tog, mens fuld dækning for omkostningerne er undtagelsen og kun tilladt på visse betingelser.¹

Status for brugen af flerårige kontrakter

Der er stor forskel på medlemsstaternes brug af flerårige kontrakter. Omkring halvdelen bruger dem ikke og har ingen planer om at bruge dem. Nogle medlemsstater yder ingen finansiering til vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, andre er i færd med at forhandle kontrakter for første gang, og nogle forbereder sig på at forlænge dem for endnu en flerårig periode.

Ifølge Kommissionen siger næsten en tredjedel af infrastrukturforvalterne, at de ikke har midler nok til at vedligeholde deres net. De infrastrukturforvaltere, som angiver at have for lille budget, har gennemsnitlige underskud på mellem 10 og 89 % af de samlede omkostninger. Disse forskelle tyder på, at nogle af banenettene er ved at opbygge vedligeholdelseefterslæb, som infrastrukturforvalterne ikke er i stand til at finansiere indhentningen af.

Der er store forskelle i udgifterne til vedligeholdelse per kilometer spor i forskellige medlemsstater. I 2006 varierede udgifterne til vedligeholdelse per kilometer spor fra 220 EUR (ca. 1650 DKK) i Slovakiet og 16.000 EUR (ca. 120.000 DKK) i Polen til 160.000 EUR (ca. 1,2 mio. DKK) i Tyskland og 360.000 EUR (ca. 2,7 mio. DKK) i Storbritannien. Disse forskelle kan – uanset forskelle i prisniveau og infrastrukturens tilstand – ifølge Kommissionen indikere, at vedligeholdelsen i nogle tilfælde ikke er holdbar, mens infrastrukturforvalterne i andre tilfælde måske ikke har udnyttet potentialerne for omkostningsreduktioner på samme måde overalt i Europa.

En langsigtet ramme for finansiering af vedligeholdelse

Der er ifølge Kommissionen behov for, at jernbaneinfrastrukturen kan foregribe fremtidens mønstre i transportefterspørgslen og således skabe grundlaget for stigende trafik og stigende indtægter fra brugerafgifter. Flerårige kontrakter

¹ Der er to fejl i bilag 4 i dokument SEC (2008) 131 for så vidt angår forhold i Danmark: **1)** Baneafgifterne er langt lavere end de marginale jernbaneinfrastrukturudgifter og dækker således ikke 66 % af de totale infrastrukturuomkostninger, og **2)** Den gældende flerårige aftale mellem Banedanmark og Transportministeriet gælder til 2014 og dækker således 8 og ikke 14 år. Herudover er Danmark ikke nævnt i meddelelsens afsnit 2.3 om status for brugen af flerårige kontrakter som et land, der anvender flerårige kontrakter. Departementet har overfor Kommissionen berigtiget disse oplysninger.



kan tilskynde parterne til at anlægge et langsigtet perspektiv og udarbejde vedligeholdelsesplaner på grundlag af den fremtidige trafikefterspørgsel. Flerårige kontrakter kan også give et bedre videngrundlag for afvejningen af skatteydernes og brugernes interesser, af vedligeholdelse over for nettets kvalitet og af kortsigtet vedligeholdelse over for fornyelse.

Ved at gå fra årlige til flerårige bevillinger kan infrastrukturforvalteren udnytte midlerne mere fleksibelt, og man kan mindske de samlede driftsforstyrrelser, fordi vedligeholdelsesarbejdet kan planlægges på en sådan måde, at trafikken forstyrres mindst muligt.

Bilagsdokument, SEC (2008) 131, indeholder i bilag 3 en oversigt over den flerårige kontrakts hovedelementer. Disse udgør blandt andet kontraktens varighed, finansieringskilder, kundetilfredshedsmålinger, orientering af kunderne i forbindelse med driftsforstyrrelser samt håndtering af vedligeholdelsesefterslæb.

Benchmarking

Ifølge Kommissionen er der normalt ingen konkurrence om infrastrukturydelser, fordi infrastrukturen er et naturligt monopol. Der bør derfor ske offentliggørelse af fx omkostningsdata for vedligeholdelse i de enkelte medlemsstater, og der bør fastsætte klare præstationsmål, så det kan måles, hvor infrastrukturforvalterne står i forhold til hinanden.

I øjeblikket benytter medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne to grupper af kvalitetskriterier: indikatorer, der bygger på togdriftens kvalitet (fx rettidighed og sikkerhed) og indikatorer, der bygger på udbuddet af infrastruktur (fx andel af midlertidige hastighedsnedsættelser). Flerårige kontrakter vil lette overgangen fra specifikationer af resurseforbruget, hvor infrastrukturforvalteren på årsbasis kompenseres for en given udgift, til resultatspecifikationer og udbetalingerne knyttet til præstationerne.

En grundlæggende forudsætning for langvarige kontrakter er, at infrastrukturforvalterne holder øje med de faste aktivers tilstand ved hjælp af et infrastrukturregister. For det transeuropæiske jernbanenet er registre allerede obligatoriske. Formålet med dem er at holde infrastrukturforvalteren orienteret om, hvornår et givet aktiv er taget i drift, vedligeholdelsesbehovet og om dets forventede restlevetid. De er således en vigtig faktor i vurderingen af vedligeholdelsesefterslæbet.

Fremme af bedste praksis for brug af flerårige kontrakter

Kommissionen foreslår, at der som standard indgås længerevarende kontrakter, der fastlægger klare og gennemskuelige procedurer for, hvordan man konstaterer et brud på en kontraktlig forpligtelse, som fx underfinansiering eller



manglende overholdelse fra statens side af de aftalte finansieringsregler. Omvendt har infrastrukturforvalteren måske ikke opfyldt et eller flere af de aftalte præstationskriterier.

Ifølge Kommissionens meddelelse må tilsynet heraf foretages af et uafhængigt organ, ikke af staten eller infrastrukturforvalteren. Ifølge Kommissionen har det i praksis vist sig, at et uafhængigt, stærkt og kompetent tilsynsorgan er den bedst egnede instans, blot det har de fornødne midler i form af personale, budget og adgangsrettigheder til data og ikke er en del af den kontraherende myndighed.

Den fremadrettede indsats

På baggrund af ovenstående foreslår Kommissionen en yderligere indsats på tre niveauer: medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og tilsynsorganerne.

- Medlemsstaterne bør indgå flerårige aftaler med deres infrastrukturforvaltere, og medlemsstaterne og deres infrastrukturforvaltere bør sikre, at flerårige kontrakter er forenelige med den nationale trafikstrategi og infrastrukturforvalterens virksomhedsplan. Medlemsstaterne bør som minimum give infrastrukturforvalterne mulighed for at disponere over resurser i tre år. Medlemsstaterne bør endvidere sende alle forslag til flerårige aftaler i høring hos interessenterne, og endelig bør medlemsstaterne intensivere deres bestræbelser på at reducere omkostningerne og afgifterne for tilrådighedsstillelse og brug af infrastrukturen.
- Infrastrukturforvalterne bør måle anlæggenes tilstand på alle deres strækninger mindst én gang om året og hyppigere på hovedstrækningerne og offentliggøre indikatorer, der gør det muligt at vurdere og forudsige infrastrukturens kvalitet og ydeevne.
- Statslige indgreb i forvaltningen af infrastrukturen bør være begrænset til tilfælde, der er fastlagt i kontrakten, og infrastrukturforvalteren bør arbejde efter de aftalte mål med høj grad af ledelsesmæssig uafhængighed.
- Det bør påhvile et uafhængigt organ at overvåge, hvordan en flerårig kontrakt overholdes, og at mægle mellem parterne i den flerårige kontrakt i tilfælde af uoverensstemmelser. Tilsynsorganet bør i henhold til kontrakten kunne pålægge sanktioner i form af bøder, nedskæringer af det økonomiske tilskud, udskiftning af ledelsespersonale eller overdragelse af jernbaneinfrastruktur til en anden infrastrukturforvalter.
- Herudover kan flerårige kontrakter være forløberer for bedre udnyttelse af muligheden for at udbyde infrastrukturelle ydelser i konkurrence. Eftersom det vil være vanskeligt at sende et helt nationalt banenet i ud-



bud på en gang, kan udbud ifølge Kommissionen betyde, at der bliver flere infrastrukturforvaltere, netvejledninger, afgiftssystemer og adgangsvilkår. For at minimere eventuelle negative bivirkninger må der træffes forholdsregler for at sikre, at adgangsreglerne bliver enkle og frie for forskelsbehandling, og at konkurrencereglerne overholdes.

- Kommissionen anførte ved sin præsentation af meddelelsen i Rådet, at der ikke vil blive tale om bindende retsfor skrifter.

På baggrund af meddelelsen foreligger der nu et forslag til rådskonklusioner, hvor Rådet bl.a.:

- Hilser Kommissionens meddelelse velkommen,
- Bekræfter sin støtte til initiativer, der har til hensigt at tilvejebringe bedre jernbaneinfrastruktur gennem passende planlægning og gennemførelse af vedligeholdelse, fornyelse og opgradering,
- Erkender, at det er vigtigt at etablere langsigtede nationale strategiske transportformer, der omfatter alle transportformer og sikrer, at finansieringen af infrastrukturforvalterne og deres virksomhedsplaner er indbyrdes sammenhængende,
- Fremhæver, at det er nødvendigt at udvikle det europæiske jernbanenet under behørig hensyntagen til den nuværende og fremtidige efterspørgsel efter person- og godstransporttjenester, der bør være afgørende for infrastrukturens kvalitetsniveau og banenettets omfang,
- Minder om, at flerårige aftaler ikke er obligatoriske og at medlemsstater frivilligt kan indgå disse,
- Opfordrer medlemsstaterne, deres individuelle forhold taget i betragtning, til at overveje aftaler med infrastrukturforvalterne, fx i form af flerårige aftaler. Udpegelse af et uafhængigt overvågningsorgan kan ske, hvis det skønnes formålstjenligt.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner.



Meddelelsen har været sendt i høring den 28. februar 2008 med høringsfrist hhv. den 5. marts og den 12. marts 2008 hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger:

Det er positivt, at Kommissionen er opmærksom på vigtigheden af at udvikle og optimere transportinfrastrukturen, med et samtidigt fokus på et højt sikkerhedsniveau. Dansk Erhverv er enig i, at dette med fordel kan opretholdes og udvikles gennem flerårige kontrakter mellem medlemsstater og infrastrukturforvaltere om finansieringen af vedligeholdelse og modernisering af jernbaneinfrastrukturen, for derigennem at sikre en effektiv og hensigtsmæssig jernbanedrift.

Det er imidlertid Dansk Erhvervs holdning, at en veludviklet og effektiv jernbanedrift foruden vedligeholdelse og modernisering, også forudsætter et klart fokus på den fremtidige jernbaneinfrastruktur. Den fremadrettede udvikling og fokus på efterspørgsel er en nødvendig forudsætning for en velfungerende jernbanedrift, således at denne forbliver attraktiv og dermed kan medføre stigende trafik og stigende indtægter fra brugerafgifter.

En velfungerende infrastruktur påvirker jernbanernes konkurrenceevne, og har derved afsmittende effekt på omsætning og omkostningsniveau. En mangelfuld infrastruktur fører til faldende kvalitet i transportydelse, så kunderne i stedet vælger vejtransport, frem for banetransporten. Konkurrenceevnen påvirkes således ikke alene jernbanerne imellem, men også i forhold til andre transportformer.

Dansk Erhverv finder det derfor af stor betydning, at opmærksomheden rettes mod det finansieringsmæssige grundlag, som infrastrukturforvalterne arbejder på, herunder at der opnås den nødvendige finansielle stabilitet, som flerårige kontrakter kan medføre.



Dansk Erhverv finder, at flerårige kontrakter kan medvirke til en mere langsigtet planlægning af både økonomi og den fremadrettede udviklingsstrategi. Længere kontraktperioder har endvidere den fordel, at trafikforstyrrelser kan tilrettelægges på en sådan måde, at antallet heraf kan reduceres.

Meddelelsen foreslår en benchmarking, der medfører, at infrastrukturforvalterne offentliggør visse oplysninger. Det er dog Dansk Erhvervs anbefaling, at der af konkurrencehensyn fortsat bør være en vis adgang til at visse vedligeholdelsesmæssige omkostningsdata forbliver fortrolige, idet dette må betragtes som en forretningshemmelighed, der kan have betydning for konkurrenceevnen.

Dansk Erhverv er enig i Kommissionens betragtninger om, at tilsynet med en flerårig kontrakt bør påhvile et uafhængigt organ. Dansk Erhverv skal dog opfordre til, at der fastlægges klare og velafgrænsede regler og procedurer for det pågældende tilsyn, således at de aftaleretlige forpligtelser står klart for begge kontrahenter, og at tilsynet i øvrigt har kompetencen til at sanktionere manglende overholdelse af aftalevilkårene.

Dansk Erhverv er endvidere af den opfattelse, at en sådan flerårig kontrakt bør indeholde et genforhandlingsvilkår, der under visse nærmere betingelser giver parterne mulighed for at ændre bestemte vilkår i aftalen.

Der består en risiko for at flerårige kontrakter med medlemsstaten som medkontrahent kan påvirke indflydelsen og magtbalancen mellem parterne. Dansk Erhverv anbefaler at det tilsikres, at det flerårige kontraktforhold ikke indskrænker infrastrukturforvalterens kompetence og uafhængighed. Statslige indgreb bør derfor begrænses til tilfælde der er udtrykkeligt fastlagt i den pågældende kontrakt.

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) har følgende bemærkninger:

Kommissionens meddelelse tager udgangspunkt i at etablere en situation, hvor medlemsstaterne arbejder proaktivt og langsigtet med infrastrukturens rettidige vedligeholdelse, fornyelse og udvikling. Dette på baggrund af et generelt billede indenfor fællesskabet, hvor jernbanens udvikling har været nedprioriteret og hvor der består store vedligeholdelsesmæssige efterslæb mv. Kommissionen anbefaler på den baggrund, at jernbaneinfrastrukturens kvalitet forbedres:

- gennem etablering af flerårige (minimum 3-årige) kontrakter mellem staten og infrastrukturforvalter om vedligehold, fornyelse og finansiering af samme, og
- ved at der udpeges en uafhængig myndighed, der skal føre tilsyn med kontraktens gennemførelse.



De negative implikationer fra efterslæbet i den danske infrastruktur er velkendte. På den baggrund hilser DKT alle fremadrettede initiativer velkomne, såfremt de kan medvirke til at ændre denne situation. De helt vitale elementer i at understøtte en sådan udvikling er efter DKT's opfattelse følgende:

- at der etableres en klar ansvarsramme mellem "køber" og "leverandør",
- at der formuleres klare målsætninger omkring effektivitet, tidsrammer og kvalitet mm.,
- at der tilknyttes en klar og utvetydig finansieringsramme, der kan fastholde fokus på de vedtagne leverancer igennem kontraktperioden, og uden at blive genstand for årligt tilbagevendende politiske forhandlinger, der kan bremse fremdriften i allerede formelt besluttede initiativer, og
- at der etableres klare definitioner for samt en klar ansvarsramme i forhold til en uafhængig tilsynsmyndighed.

DKT ser indholdet i Kommissionens meddelelse som yderst konstruktivt i denne henseende, og skal således anbefale at initiativet bakkes op fra dansk side.

Det medfølgende bilagsdokument, SEC(2008) 131, indeholder i bilag 3 en oversigt over den "flerårige kontrakts" hovedelementer. DKT anbefaler, at man fra dansk side tilslutter sig, at disse punkter indbygges i kontrakterne indenfor en overskuelig tidsperiode. DKT er opmærksom på, at dette på sigt vil betyde krav om en række forandringer i forhold til det nuværende resultatkontraktkoncept mellem Transportministeriet og Banedanmark. Resultatkontrakten vil således kun opfylde visse af ovennævnte bilag 3's kriterier, idet finansieringsrammen indenfor kontraktperiodens varighed således skal allokeres udover den nuværende årlige finanslovsforhandling.

Der ses også et behov for en bedre definition og afklaring af begrebet "uafhængig tilsynsmyndighed", der skal føre tilsyn med kontraktens gennemførelse. I forhold til de nuværende danske konditioner, synes det uklart om den uafhængige myndighed er Transportministeriet, Trafikstyrelsen eller bestyrelsen for Banedanmark.

HTS – Handel, Transport og Service har følgende bemærkninger:

HTS støtter de synspunkter, der er fremført i høringssvaret fra DKT.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau



Eventuelle fællesskabsinitiativer vedrørende flerårige aftaler om jernbaneinfrastrukturens kvalitet, som gennemføres i Danmark, vil kunne føre statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser med sig.

En nærmere vurdering heraf må afvente fremsættelse af et egentligt forslag fra Kommissionens side.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positiv overfor meddelelsens bidrag til at skabe opmærksomhed om en sammenhængende trafikpolitisk strategi med fokus på langsigtede infrastrukturbehov, der tilgodeser borgernes fremtidige behov. Danmark er endvidere positiv overfor tiltag, der muliggør en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturforvalternes midler.

Danmark er generelt positiv overfor brugen af flerårige aftaler, idet Danmark har gode erfaringer med brugen heraf.

Danmark er derfor generelt positiv over for de foreliggende rådskonklusioner, idet der lægges særligt vægt på, at medlemsstaterne er overladt frihedsgrader ved brugen af flerårige aftaler og idet et uafhængigt overvågningsorgan – der skal overvåge overholdelsen af disse aftaler – ikke skal være obligatorisk for medlemsstaterne.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens meddelelse blev præsenteret i Rådets transportarbejdsgruppe den 25. april 2008 og har været drøftet i arbejdsgruppen den 16. og 22. maj 2008.

Af udkastet til rådskonklusioner fremgår det, at medlemsstaterne generelt anerkender meddelelsens gode hensigter og det generelle behov for en sammenhængende trafikpolitisk strategi med fokus på langsigtede infrastrukturbehov og tiltag, der muliggør en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturforvalternes midler.

Et flertal af medlemsstaterne finder, at der er fundet en fin balance i udkastet til rådskonklusioner.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.



9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Side 48/58

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



Punkt 8: Transportaftale med landene på Vestbalkan

KOM-dokument findes ikke

Nyt dokument

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde i marts 2008 en anbefaling til Rådet om at give Kommissionen mandat til at påbegynde forhandlinger med en række lande på Vestbalkan (Albanien, Bosnien & Herzegovina, Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Montenegro, Serbien samt Kosovo) om indgåelse af en traktat mellem EU og de pågældende lande om et transportfællesskab.

Traktaten skal baseres på Fællesskabs-acquis'et på transportområdet for så vidt angår infrastrukturudvikling, markedsåbning, teknisk interoperabilitet, sikkerhed, miljø og sociale bestemmelser. Formålet med transportfællesskabet skal være at bidrage til en sikker, effektiv og bæredygtig transport. Fair konkurrence inden for en transportform og mellem transportformerne skal sikres ved fuld implementering og praktisk anvendelse af alle relevante dele af acquis'et.

Kommissionen foreslår, at forhandlingsmandatet omfatter følgende hovedpunkter:

1.1 Infrastruktur

Heri indgår bl.a.

- En definition af det netværk, som aftalen skal omfatte
- Et netværk inden for rammerne af forhandlinger om det fremtidige transeuropæiske transportnet
- En proces for udviklingen af en 5-års rullende arbejdsplan for udviklingen af netværket og identifikationen af prioritetsprojekter af lokal interesse
- Inddragelse af det fremtidige miljø-acquis i relation til transport, navnlig Strategisk Miljøvurdering, VVM og natur- og luftkvalitetsrelaterede direktiver
- Udvikling af effektive trafikstyringssystemer på regionalt niveau
- Effektiv regional udvikling af lufttrafikstyringsinfrastruktur på linje med Single European Sky og SESAR



1.2. Jernbanetransport

Heri indgår bl.a.

- Effektive, uafhængige og kompetente regulatoriske institutioner, herunder et regeludstedende organ, et licensorgan og en national sikkerhedsmyndighed
- Adskillelse af infrastrukturledelse og transportservice
- Kompensation for offentlige serviceforpligtelser vedr. jernbanepersontransport og jernbaneinfrastrukturstyring
- Forbedring af jernbanevirksomhedernes økonomiske situation
- Gradvis åbning af adgangen til markedet for levering af transportydelser på basis af Fællesskabsacquis'et for jernbanelovgivning
- Teknisk og operationel harmonisering, herunder tekniske specifikationer for interoperabilitet
- Sikkerhed, navnlig forhold vedr. sikkerhedscertifikater for jernbanevirksomheder og lokofører-licenser
- Sociale bestemmelser, navnlig arbejdsbetingelserne for mobile arbejdstagere, der beskæftiger sig med interoperable, grænseoverskridende ydelser
- Transport af farligt gods

1.3. Vejtransport

Heri indgår bl.a.

- Adgang til erhvervet og adgang til markedet for vejtransport baseret på vandel, økonomi og faglige kvalifikationer
- Trinvis udvikling af bilaterale og multilaterale tilladelser til international vejtransport, som eventuelt kan føre frem til fuld markedsintegration (dvs. afskaffelse af bilaterale tilladelsesordninger)



- Gennemsligtige afgifter for brug af vejinfrastruktur, hvor sådanne afgifter opkræves
- Kørekort og køreuddannelse
- Køre- og hviletidsbestemmelser, digital takograf og arbejdstidsbestemmelser
- Tekniske krav til køretøjers vægt og dimensioner, periodiske syn og hastighedsbegrænsere
- Minimumssatser for vægtafgift og minimumsafgifter

1.4. Søtransport

Sømotorveje og nærskibsfart

Heri indgår

- Etablering nye forbindelser med EU-lande
- Udvidelse af maritime forbindelser fra landene på Vestbalkan til tredjelande i det sydlige Middelhav og ved Sortehavet

Maritim sikkerhed

Heri indgår bl.a.

- Harmonisering af maritime sikkerhedspolitikker
- Fremme af og støtte til implementeringen af relevante IMO-konventioner og relevante resolutioner fra IMO's Maritime Sikkerhedskomité og IMO's Maritime Miljøbeskyttelseskomité
- Effektiv udvidelse af sikkerhedsfaciliteter i skibe og havne under anvendelse af IMO-instrumenter, navnlig SOLAS-konventionen kap. XI-2 og ISPS Code og i overensstemmelse med EU-standarder
- Effektiv håndhævelse af maritime sikkerhedstiltag på områderne for havnestatskontrol og flagstat

Transport ad indre vandveje

Heri indgår bl.a.



- Gradvis åbning af adgang til erhvervet og adgang til markedet for indre vandvejs-tjenester

1.5. Havnepolitik

Heri indgår bl.a.

- Gennemsigtige regler for offentlig støtte til søhavneinfrastruktur og havnetjenester
- Indsatser mod miljøpåvirkning fra operationer i havne
- Styrkelse af havnesikkerhed

1.6. Lettelser af grænsepassage

Heri indgår bl.a.

- Fremme af "one-stop" kontorer med fælles faciliteter
- Forenkling og harmonisering af handels- og transportrelateret dokumentation på linje med EU-praksis

1.7. Institutionelle bestemmelser

Traktaten skal ifølge anbefalingen organiseres med følgende organer:

- Et ministerråd, der skal mødes hvert andet år eller efter behov og skal tage strategiske beslutninger
- En regional styrekomité, der skal overvåge implementeringen af Transportfællesskabet, komme med anbefalinger og tage beslutninger, som parterne skal gennemføre
- En teknisk komité, der skal støtte arbejdet i den regionale styrekomité, idet den er ansvarlig for implementering af aftalen for hver enkelt transportform. Desuden etableres en teknisk miljøkomité og et Socialt Forum, der skal sikre implementeringen af miljøacquis'et og det sociale acquis.
- Et permanent sekretariat skal yde administrativ og teknisk støtte til de ovennævnte organer.

Forhandlingerne skal føres af Kommissionen på vegne af Det Europæiske Fællesskab. Kommissionen skal assisteres af en specialkomité bestående af repræ-



sentanter for medlemslandene og skal løbende holde Rådet informeret om fremskridt i forhandlingerne.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Ikke relevant.

3. Høring

Følgende er blevet hørt med frist for høringssvar den 29. april 2008:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer.

Følgende har haft bemærkninger:

DSB: DSB anfører, at der må forventes en hurtig udvikling af transportområdet i Vestbalkan, ikke mindst i forhold til Kroatien. Det er derfor DSB's opfattelse, at en fuld implementering af acquis'et på transportområdet vil være af stor betydning for alle aktører.

International Transport Danmark (ITD): ITD vil gerne udtale sig positivt om forhandlinger med Vestbalkan-landene på transportområdet.

Balkan-landene har siden Balkan-krigene i 1990'erne på talrige områder virket som en hindring for den frie lastvognstrafik. Ikke mindst transporterne til/fra Grækenland er i dag påvirket negativt af, at der er mange grænsekontroller, lange ventetider ved grænsepassage, krav om kørselstilladelser, forskellige regler for kørsel med bestemte varetyper, ligesom der er forskellige regler for kørselsforbud, afgiftspålæggelse m.m.

En del lastbiltransporter til/fra Grækenland/Tyrkiet/Mellemøsten benytter i dag en større omvej via Rumænien/Bulgarien eller benytter sejlads fra Italien, fordi Balkan-landene anses for at være besværlige og dyre at køre gennem. Samtidig er der i dag ingen tidsmæssig gevinst ved at benytte Balkan-landene som transitrute.



Der er imidlertid ingen tvivl om, at det ved kørsel på en lang række destinationer vil betyde en omkostningsmæssig, økonomisk og miljømæssig fordel, såfremt transitruterne gennem Balkan-området gøres så frie som muligt for EU-lastbiler.

ITD foreslår i første omgang en trinvis liberalisering af kørselstilladelse. En sådan trinvis liberalisering kan ske over en årrække, for eksempel 5-8 år, og den bør ske sideløbende med, at de nævnte Balkan-lande forpligter sig til at tiltræde EU's forskellige transportregler (for eksempel adgangsdirektivet, direktiver om vægt og dimensioner, regler om den digitale tachograf, køre-hvile-tidsbestemmelser m.m.).

Samtidig bør forhandlingerne have til formål at etablere regler om en maksimering af afgifter ved lastbilens benyttelse af vejnettet på Balkan.

Opmærksomheden henledes særligt på Kroatiens vedkommende, idet dette land har påbegyndt drøftelser med EU om en mulig optagelse som EU-medlem i løbet af en vis årrække. I den videre proces kan det måske være nødvendigt at udskille Kroatien fra de øvrige Balkan-lande i forhold til drøftelserne om et transportfællesskab.

ITD kan generelt bakke op om Kommissionens initiativ, og anbefaler i første omgang en liberalisering af kørselstilladelse som ovenfor anført.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

En senere aftale mellem EU og landene på Vestbalkan vil kunne indebære positive samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom der er potentielle miljøgevinster i en sådan aftale.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Danmarks overordnede holdning, at man målrettet skal understøtte EU's nabolandes ønske om et tættere samarbejde, herunder inddragelse i EU's programmer og adgang til EU's markeder i takt med fremskridt i landenes reformbestrebelse.

Danmark kan derfor som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag til forhandlingsmandat vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan i dets helhed.



For så vidt angår søtransportområdet kan Danmark acceptere forhandlingsmandatets afsnit vedr. sømotorveje, nærskibsfart og maritim sikkerhed. Samtidig lægges der vægt på, at spørgsmål om markedsadgang, som allerede er reguleret i eksisterende aftaler mellem EU og Balkan, ikke berøres i forhandlingsmandatet vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan.

For så vidt angår vejtransportområdet anerkender Danmark, at det EU-retlige udgangspunkt er, at tilladelser til vejgodstransport mellem EU-lande og tredjelande er fællesskabskompetence. Samtidig anerkendes det, at der er behov for overgangsordninger, hvis det nuværende regime af bilaterale tilladelser skal erstattes af et fællesskabsregime af multilaterale tilladelser uden utilsigtede konsekvenser for vejgodstransportmarkedet.

Danmark kan således på sigt acceptere indførelse af multilaterale tilladelser, såfremt det gennem overgangsordninger sikres, at vognmandsbranchen ikke stilles ringere end efter det nuværende system med bilaterale tilladelser.

Endelig finder Danmark, at det bør sikres, at en ny tilladelsesordning i relation til landene på Vestbalkan ikke skaber utilsigtede præcedensvirkninger i forhold til en senere generel omlægning af tilladelsessystemet i relation til international vejgodstransport.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens forslag til forhandlingsmandat har været drøftet på to møder i Rådets transportarbejdsgruppe.

Der har til mandatforslaget som helhed kun været få bemærkninger fra medlemsstaterne.

Drøftelserne har især drejet sig om spørgsmålet om, hvorvidt det nuværende regime med bilaterale tilladelser til vejgodstransport mellem de enkelte lande i EU og de enkelte lande på Vestbalkan på sigt skal afskaffes til fordel for multilaterale kvoter af Fællesskabstilladelser.

Et stort mindretal af lande har udtrykt præference for at bevare det nuværende regime med bilaterale tilladelser, men andre lande har støttet en gradvis overgang til et multilateralt tilladelsesregime med nærmere fastlagte overgangsordninger. Et par lande har udtrykt støtte til umiddelbar indførelse af et system med multilaterale tilladelser.

Kommissionen har udtrykt vilje til at bidrage til en "blød" løsning med relativt lange overgangsordninger.



Det slovenske formandskab har til hensigt at sætte sagen på dagsordenen med henblik på fastlæggelse af Rådets holdning på Rådsmødet (TTE) den 12.-13. juni 2008.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



Punkt 9: Eksterne relationer i luftfarten: Luftfartsaftaler med Australien og New Zealand

KOM nr. foreligger ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med henholdsvis Australien og New Zealand om indgåelse af samlede aftaler på luftfartsområdet efter samme model som der tidligere er givet mandat til vedr. bl.a. USA og Canada.

Med forslaget ønsker Kommissionen at kunne forhandle om luftfartsaftaler, hvorefter parternes luftfartsselskaber frit vil kunne etablere sig og frit levere deres tjenester efter forretningsmæssige principper og kunne konkurrere på rimelige, ensartede vilkår på grundlag af samstemmende og så vidt muligt harmoniserede regler. Aftalerne vil skulle afløse medlemslandenes (herunder Danmarks) nuværende bilaterale luftfartsaftaler med de to lande. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg udpeget af Rådet og regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

2. Gældende dansk ret

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og de to lande reguleres i henhold til luftfartsloven samt de bilaterale luftfartsaftaler med henh. Australien og New Zealand.

3. Høring

Ikke relevant.

4. Forslagets konsekvenser

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og de to lande.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er positivt indstillet over for forslaget.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forhandles fortsat om detaljer i forslaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.