

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål C om udenlandske bussers kørsel i Danmark

*Samråds-
spørgsmål C
stillet til
transport-,
bygnings- og
boligministeren*

Samrådsspørgsmål C

*Transport-, bygnings- og
boligministeren anmodes, på baggrund
af TRU alm. del bilag 13, om at
redegøre for de gældende regler for
international buskørsel og cabotage
samt kontrollen hermed i Danmark.
Endvidere ønskes ministerens holdning
til en kommende revision af EU-
busforordningen (forordning(EF)
1073/2009), hvad angår regler for
international kørsel, cabotage og
forholdet til udstationeringsdirektivet;
eksempelvis hvordan ministeren ser
muligheder for at stramme
lovgivningen i lighed med reglerne i
vejpakken for at sikre lige
konkurrencevilkår*



Indledning

Tak for spørgsmålet.

Jeg vil gerne starte med at understrege, at det er vigtigt for mig, at reglerne overholdes, hvis der skal være fair konkurrence.

Og samtidig mener jeg, at reglerne skal være klare og til at forstå – både for dem, der skal bruge reglerne, og dem, der skal håndhæve reglerne.

Jeg synes ikke, at de nuværende EU-regler på busområdet er særligt præcise, og det er jeg klar til at arbejde for, at de bliver.

Jeg ser derfor frem til at fortsætte den løbende og tætte dialog om vejpakken, som jeg har med Transport-, Bygnings- og Boligudvalget, hvor vi fællesskab kan



drøfte den danske holdning til
Kommissionens nye forslag til revision
af bus-forordningen.

***Gældende regler
for international
buskørsel og
cabotage***

International buskørsel, herunder bus-
cabotage, er reguleret i forordningen om
fælles regler for adgang til det
internationale marked for buskørsel.

Forordningen, der er fra 2009, finder
anvendelse på international
personbefordring med bus.

Ved international kørsel forstås kørsel
med et køretøj, som kører fra en EU-
medlemsstat til en anden med eller uden
transit gennem en eller flere
medlemsstater.

Forordningen finder endvidere
anvendelse på cabotage-kørsel, der er



defineret som enten national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat, eller medtagning og afsætning af passagerer i samme medlemsstat under international rutekørsel forudsat, at det ikke er hovedformålet med kørslen. Der gælder ingen tidsmæssig begrænsning i sidstnævnte form for cabotagekørsel.

Til både international personbefordring og cabotagekørsel med bus kræves en fællesskabstilladelse, som er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret.

Kørslen kan udføres under tre forskellige typer af kørsel:



Som ”rutekørsel”, der er personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørslen kræver særlig tilladelse af myndighederne.

Som ”speciel rutekørsel”, der er rutekørsel af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes. Her er det en forudsætning, at der er indgået en aftale om kørslen mellem arrangøren og transportvirksomheden.

Speciel rutekørsel omfatter bl.a. befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde eller befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution.



Eller kørslen kan udføres som ”lejlighedsvis kørsel”, som er kørsel, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at det er grupper af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv, der befordres.

Transportvirksomheder, der udfører lejlighedsvis kørsel, skal udfylde et kørselsblad inden hver tur, som mindst skal indeholde oplysninger om kørselens art, hovedruten og den eller de berørte transportvirksomheder.

Den kørsel, som der henvises til i TRU alm. del bilag 13 – og som der har været debat om i visse medier den seneste tid – falder ind under kategorien om



lejlighedsvis cabotage-kørsel, som kan udføres i en begrænset periode her i Danmark.

Efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opfattelse anses forordningens krav om kørsel i en begrænset periode for opfyldt, hvis kørselsarrangementet har en varighed på ikke mere end et par måneder.

Styrelsen har i denne forbindelse anlagt samme skøn, som styrelsen tidligere anvendte på godskørselsområdet, hvor der indtil 2010 efter de dagældende regler kunne udføres cabotagekørsel i en begrænset periode. Dette skøn var baseret på en fortolkningsmeddelelse fra Kommissionen fra 2005.

EU-reglerne og de danske regler om bus-cabotage har dermed været gældende i



ganske lang tid, uden at der har været konstateret særlige udfordringer med reglerne.

For mig tyder det på, at det for branchen er et nyt problem, at udenlandske busvirksomheder opererer i Danmark.

Jeg kan oplyse, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har rettet henvendelse til myndighederne i Holland, Storbritannien, Sverige og Tyskland for at finde ud af, hvordan man fortolker begrebet "en begrænset periode" i disse lande.

Jeg kan også sige, at Danmark på EU-niveau har rettet henvendelse til gruppen af lande i Vejtransportalliancen for at høre om deres tolkning af reglerne, og om de oplever samme billede af



udenlandske busvirksomheder i deres lande.

Det afventer vi stadig svar på, men jeg forventer, at vi på et af vores kommende møder om vejpakken kan orientere udvalget om tilbagemeldingerne.

I lyset af tilbagemeldingerne vil jeg tage stilling til, om der er fagligt og sagligt grundlag for, at vi ændrer den danske praksis.

***Kontrol med
udenlandske
bussers kørsel i
Danmark***

Der bliver i spørgsmålet spurgt til kontrollen af de udenlandske bussers kørsel i Danmark.

I Danmark er det politiet, der i forbindelse med den almindelige vejsidekontrol kontrollerer, om udenlandske buskørselsvirksomheder



overholder reglerne om international kørsel og cabotagekørsel med bus.

Da kontrolopgaven falder under justitsministerens ansvarsområde, vil jeg henvise hertil for yderligere spørgsmål.

*Holdning til
Kommissionens
nye forslag om
ændring af bus-
forordningen*

Der bliver i spørgsmålet spurgt til Kommissionens nye forslag til revision af bus-forordningen.

Forslaget er først offentliggjort d. 8. november og er tilgået Folketinget i dansk sprogversion d. 16. november.

Ifølge den danske EU-procedure skal jeg oversende et såkaldt grund- og nærhedsnotat til Folketinget senest fire uger efter, at forslaget er modtaget i dansk sprogversion.

Fristen skal give regeringen en rimelig mulighed for at nå at sætte sig ind i og



forholde sig til forslag om ny EU-lovgivning.

Vi er derfor stadig i gang med at se på det nye bus-forslag, og jeg kan på nuværende tidspunkt ikke redegøre nærmere for forslaget og holdningen hertil.

Det er i øvrigt en holdning, der i lighed med vejpakkens øvrige forslag, vil blive fastlagt i samarbejde med udvalget her.

Om forslaget kan jeg dog sige, at det ikke ser ud til, at der bringes klarhed om begrebet ”en begrænset periode”.

Det er jeg selvfølgelig skuffet over. Og det er noget, vi i forhandlingerne vil stille krav om, bliver defineret klart og entydigt, så det er muligt at håndhæve.

Årsagen er formentlig, at problemstillingen ikke har været rejst



overfor Kommissionen af branchens interessenter i forbindelse med diverse høringer og Kommissionens forberedende arbejde med revisionen af reglerne.

Som jeg nævnte indledningsvist, vil jeg arbejde for, at EU-reglerne bliver klare og entydige.

Og hvis der er et politisk flertal for, at Danmark i forhandlingerne skal arbejde for strammere regler på bus-området, vil jeg følge det politiske flertal.

Jeg har ikke en facitliste på, hvordan reglerne bør komme til at se ud. Men det er også noget, vi skal drøfte sammen i udvalget på vores møder om vejpakken.

Så det håber jeg, at udvalget fortsat er åbent overfor.



Udstationeringsregler og buskørsel

Der bliver i spørgsmålet spurgt til udstationeringsdirektivet.

Som det er i dag, finder reglerne i udstationeringsdirektivet anvendelse, når der foretages cabotagekørsel i Danmark – det gælder både for busser og lastbiler.

Udstationeringsreglerne medfører, at de virksomheder, der udstationerer arbejdstagere i forbindelse med cabotagekørsel, skal overholde en række regler om fx mindsteløn og arbejdsmiljø.

Det er dog således, at Danmark ikke har lovgivning om mindsteløn eller almengjorte overenskomster, så udstationeringsdirektivets bestemmelse om sikring af mindsteløn er ikke gennemført i Danmark.



Reguleringen af løn- og arbejdsvilkår sker i Danmark gennem kollektive overenskomster og ikke via lovgivning, og det er derfor op til arbejdsmarkedets parter at indgå overenskomster med udenlandske transportvirksomheder for at sikre danske lønvilkår.

Med andre ord er situationen i dag således, at det ikke er en lovgivningsmæssig opgave at sikre, at udenlandske chauffører kører på danske lønvilkår.

Det kan være en vanskelig proces for arbejdsmarkedets parter at indgå overenskomster med udenlandske transportvirksomheder, da transportsektoren jo er karakteriseret af en høj grad af mobilitet.



Derfor er regeringen tilfreds med, at Kommissionen i regi af vejpakken har lagt op til sektorspecifikke regler for udstationering i vejtransportsektoren. Det er en del af det forslag, som Kommissionen lagde på bordet 31. maj i år.

Det handler her om at få gjort udstationeringsreglerne mere anvendelige i vejtransportsektoren.

Kommissionen foreslår eksempelvis, at der indføres krav om en udstationeringserklæring, som skal sendes til de relevante myndigheder inden udstationeringen, og som indeholder oplysninger om for eksempel chauffører og nummerplader på køretøjerne.



En sådan udstationeringserklæring vil give arbejdsmarkedets parter bedre mulighed for at sikre danske løn- og arbejdsvilkår ved at indgå overenskomst med udenlandske transportvirksomheder.

Indtil nye sektorspecifikke regler træder i kraft, vil jeg gerne sætte mig i spidsen for at undersøge, om udenlandske busvirksomheder, der udfører længerevarende cabotagekørsel i Danmark, kan omfattes af reglerne om registrering i Register for Udenlandske Tjenesteydere – det såkaldte RUT-register.

For international kørsel og udstationeringsreglerne er retstilstanden i dag uklar, hvilket fører til, at de anvendes og håndhæves forskelligt i medlemslandene.



Det sker først og fremmest på grund af, at vejtransportområdet i sagens natur er præget af høj mobilitet hen over grænserne.

Som det fremgår af udstationeringsdirektivet, som Rådet opnåede generel indstilling om d. 23. oktober, rejser implementeringen af udstationeringsdirektivet med hensyn til international vejtransport en række juridiske spørgsmål og udfordringer, som vil blive adresseret via sektorspecifikke regler for vejtransport i forhandlingerne om vejpakken.

Jeg vil her minde om, at regeringen i forbindelse med beskæftigelsesministerens deltagelse på Rådsmødet d. 23. oktober indhentede et supplerende forhandlingsoplæg om udstationering og vejtransport, som et



flertal i Folketinget støttede. Indtil der måtte være et andet flertal, udgør det mandat forsat regeringens position i forhandlingerne.

Afrunding

Lad mig slutte af med at gentage, at jeg håber, der fortsat er bred opbakning i udvalget til, vi har en løbende og tæt dialog om vejpakken

Dermed kan vi i fællesskab drøfte den danske holdning, der skal medvirke til på europæisk plan at skabe klarere regler, som er lettere at håndhæve, og som sikrer ens konkurrencevilkår.

Tak for ordet.