



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 14. januar 2019  
J. nr. 2019-315

### **Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

KOM(2018) 895 endelig.

Nyt notat.

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremlagde den 19. december 2018 forslag til en forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten, som skal anvendes i det tilfælde, at UK forlader EU den 29. marts 2019 uden en generel udtrædelsesaftale, dvs. i tilfælde af en såkaldt hård Brexit.*

*Reglerne om international godskørsel mellem EU-landene er reguleret i forordningen 1071/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. I tilfælde af en hård Brexit vil denne forordning ikke længere være gældende for UK, og UK vil derfor miste adgangen til at udføre vejgodstransport i EU.*

*I så fald vil UK kun have adgang til at udføre vejgodstransport gennem det multilaterale kvotasystem under ECMT. Det er Kommissionens vurdering, at ECMT-kvoterne på ingen måde er tilstrækkelige til at sikre den nuværende transport mellem UK og EU27.*

*Formålet med forslaget er derfor at etablere en midlertidig ordning for vejgodstransport mellem EU27 og UK, der udløber senest den 31. december 2019. Forslaget skal sikre, at den nuværende internationale transport mellem EU27 landene og UK opretholdes.*

*Regeringen er som udgangspunkt positivt indstillet over for, at der i tilfælde af en hård Brexit, hvor der ikke indgås en generel aftale om UK's udtræden af EU, vedtages en midlertidig ordning, der sikrer, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK vil kunne fortsætte.*



*Regeringen ønsker en nærmere afklaring af kompetenceforholdet mellem Kommissionen og medlemslandene, idet regeringen er meget fokuseret på, at det skal sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker forskydninger i kompetencen mellem medlemslandene og Kommissionen med hensyn til at forhandle aftaler med tredjelande.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har ved KOM nr. 895 af 19. december 2018 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen. Forslaget er fremsendt i dansk sprogversion den 9. januar 2019.

Forslaget er fremlagt med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, og vil blive behandlet efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer sin afgørelse til forslaget med kvalificeret flertal.

International vejgodstransport er indenfor EU reguleret i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Det følger af forordningen, at virksomheder, som overholder kravene om adgang til erhvervet via en fællesskabstilladelse, har ret til at udføre international vejgodstransport og cabotagekørsel inden for EU.

Kommissionen angiver som begrundelse for forslaget, at hvis UK forlader EU den 29. marts 2019 uden en generel udtrædelsesaftale, dvs. i tilfælde af en hård Brexit, vil UK blive et tredjeland. Det vil betyde, at fællesskabstilladelser udstedt af UK vil blive ugyldige, og at indehaveren af disse tilladelser derfor mister adgangen til det indre marked for godskørsel. Tilsvarende vil virksomheder med en fællesskabstilladelse udstedt i et EU-medlemsland miste adgangen til markedet i UK.

Det vil i Kommissionens optik medføre en række skadelige virkninger og alvorlige forstyrrelser, hvis der i tilfælde af en hård Brexit ikke vedtages en midlertidig ordning, som den i forslaget.

Kommissionen anfører, at i tilfælde af en hård Brexit vil vejgodstransport mellem EU27 og UK alene kunne gennemføres på baggrund af de særlige CEMT-tilladelser, der udstedes i det særlige multilaterale kvotasystem under CEMT (European Conference of Ministers of Transport). 43 lande deltager i CEMT, herunder Danmark og UK. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne til transport til eller fra tredjelande.

Kommissionen anfører, at omfanget af vejgodstransport mellem UK og medlemslandene i 2017 udgjorde ca. 50 millioner tons, heraf ca. 30 millioner ton fra EU27 til UK og ca. 20 millioner ton fra UK til EU27. Det er Kom-



missionens vurdering, at der på ingen måde er et tilstrækkeligt antal CEMT-tilladelser til at sikre den nuværende transport mellem EU27 og UK, og derfor opfordrer Kommissionen til, at et tilstrækkeligt antal tilladelser gøres tilgængeligt indenfor CEMT-systemet.

### **3. Formål og indhold**

Forslaget har til formål at sikre, at der etableres en midlertidig ordning for vejgodstransport, hvor virksomheder fra UK og EU27 sikres basale muligheder for at udføre bilateral vejgodstransport mellem UK og EU27. Kommissionen foreslår, at den midlertidige ordning skal udløbe senest den 31. december 2019.

De centrale betingelser for forslaget er, at de rettigheder, der tildeles virksomheder fra UK, skal være i overensstemmelse med EU-reglerne for vejgodstransport, og at UK tildeler tilsvarende rettigheder og faktiske muligheder til virksomheder fra EU27 til at udføre vejgodstransport til og fra UK.

Af forslaget fremgår det, at hvis Kommissionen finder, at dette ikke er tilfældet, indeholder forslaget bestemmelser om, at Kommissionen gennem delegerede retsakter kan suspendere forordningen eller vedtage passende foranstaltninger med henblik på at etablere "balancen" mellem rettigheder og forpligtelser for vognmænd fra hhv. UK og EU27.

Tilsvarende indeholder forslaget bestemmelser om, at der skal sikres lige konkurrencemæssige forhold for vognmænd fra EU27 i forhold til dem, der gælder for vognmænd fra UK. Hvad angår dette, indeholder forslaget også bestemmelser om, at Kommissionen gennem delegerede retsakter vil kunne suspendere forordningen eller vedtage passende foranstaltninger.

I forslaget er det angivet, at det er nødvendigt at sikre, at virksomheder fra EU27 ikke udsættes for hverken retlig eller faktisk forskelsbehandling i UK.

Forslaget fastsætter en mekanisme til at sikre lige konkurrencevilkår mellem virksomheder fra EU27 og virksomheder fra UK. Sikring af lige konkurrencevilkår kræver, at UK, også efter udtrædelsen, fortsætter med at anvende tilstrækkeligt høje og sammenlignelige standarder inden for vejgodstransport. Det gælder bl.a. til sikring af fair konkurrence, forbud mod uberettigede stats-tilskud, beskyttelse af arbejdstagerne og sikring af et højt niveau af færdselssikkerhed og uddannelse af chauffører.

Kommissionen får med forslaget til opgave at overvåge konkurrencevilkårene mellem virksomheder fra UK og EU27, og Kommissionen bemyndiges i forslaget til at træffe de foranstaltninger, ved hjælp af delegerede retsakter, der er nødvendige for at sikre, at konkurrencevilkårene til enhver tid er lige.



Forslaget indeholder en bestemmelse om, at vognmænd fra UK efter udtrædelsen af EU fortsat skal være underlagt og følge en række EU-regler på det tekniske og sociale område. Det drejer sig om følgende:

- Europa-Parlamentets og Rådets **direktiv 2002/15/EF** af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.
- Europa-Parlamentets og Rådets **forordning (EF) nr. 561/2006** af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. **165/2014** af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport.
- Rådets direktiv **96/53/EF** af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet.
- Rådets direktiv **92/6/EØF** af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet.
- Rådets direktiv **91/671/EØF** af 16. december 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons.
- Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv **96/71/EF** af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser

I henhold til forslaget skal Kommissionen konsultere nationale eksperter fra medlemslandene, inden den vedtager de ovenfor omtalte delegerede retsakter.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører i forslaget, at tiltag på EU-plan er absolut nødvendige, og at resultatet ikke kan opnås gennem at tiltag på medlemsstatsplan. Samtidig anfører Kommissionen, at artikel 1, stk. 2, i forordning 1072/2009 om fælles



regler for adgang til markedet for international godskørsel indeholder kompetenceforbehold til fordel for EU, for så vidt angår relevante aftaler med tredjelande.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for at sikre en basal konnektivitet mellem EU27 og UK. I tilfælde af en hård Brexit er regeringen enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning i form af en midlertidig ordning, som sikrer, at der kan udføres bilateral international vejgodstransport mellem UK og EU27.

Da der ved en hård Brexit er tale om en særlig situation, og da forslaget etablerer en midlertidig ordning, der udløber senest 31. december 2019, er regeringen enig med Kommissionen i, at et tilsvarende resultat vil være svært at opnå på medlemsstatsplan, hvorfor regeringen anser, at Kommissionens tilgang overholder nærhedsprincippet.

Regeringen bemærker dog, at regeringen ikke deler Kommissionens holdning om, at artikel 1, stk. 2, i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel indeholder kompetenceforbehold til fordel for Unionen, for så vidt angår relevante aftaler med tredjelande. Derfor skal det sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker forskydninger i kompetencen mellem medlemslandene i EU til at forhandle aftaler med tredjelande.

## **6. Gældende dansk ret**

Adgangen til at udføre vejgodstransport i EU er reguleret i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, som fastsætter reglerne for international vejgodstransport og cabotagekørsel. Reglerne om vognmandstilladelse er fastsat i forordningen 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. Der er derudover fastsat regler om vognmandstilladelser i Danmark i godskørselsloven.

Danmark er en del af det særlige multilaterale kvotasystem under CEMT (European Conference of Ministers of Transport). 43 lande deltager i CEMT, herunder Danmark og UK. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne til transport til eller fra tredjelande.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Danmark i dag har i alt 330 CEMT-tilladelser til rådighed pr. år. Færdselsstyrelsen udsteder ca. 25 tilladelser om året. UK har i alt 984 tilladelser til rådighed.

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser



### *Statsfinansielle konsekvenser*

Side 6/11

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at en hård Brexit og manglen på en ordning for vejgodstransport mellem EU27 og UK vil have betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for det indre marked og for transport af varer til og fra UK.

Forslaget vurderes derfor at have betydelige positive erhvervsøkonomiske konsekvenser sammenlignet med en situation, hvor det ikke lykkes at etablere den foreslåede ordning.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 19. december 2018 med frist den 7. januar 2019.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter.

### DTL – Danske Vognmænd har sendt følgende bemærkninger:

DTL hilser generelt forslagene velkomne, da det må erkendes, at der på nuværende tidspunkt fortsat er en reel risiko for, at UK forlader EU uden en aftale.

For at minimere effekterne af denne situation for vores medlemmer og den økonomiske aktivitet i de nordiske lande generelt, er det vigtigt at alle tiltag, der kan tages, bliver taget.

Til de enkelte artikler skal bemærkes følgende:

- Det er vigtigt, at UK operatører ikke får flere rettigheder end gældende i eksisterende EU lovgivning, også i tilfælde af at denne måde bliver ændret. Et eksempel er anvendelsen af vægt grænsen på 3.5 t, som kunne blive ændret i EU inden for relativ kort tid.
- Vedrørende art 3.3 har DTL den mere juridiske bemærkning, at vi ikke er overbevist om at EU har ene-kompetencen til at indgå aftale med UK om vejtransport og dermed heller ikke kompetencen til at kræve det foreslåede forbud. På det mere praktiske niveau er vi nok mere pragmatiske, men er ikke nødvendigvis overbevist om, at EU kan indgå en EU-UK vejaftale, der er bedre end summen af 27 bilaterale aftale. En EU aftale vil kunne indebære behov for en fordeling af rettigheder/tilladelser blandt EU-landene, og spørgsmålet er, om de nordiske lande står stærkere i den interne EU forhandling, end i en forhandling direkte med UK



om rettigheder. Under alle omstændigheder bevæger vi os i et nyt område for EU-lovgivning, og vi skal foreslå regeringen træder meget varsomt, før retten til forhandlinger med UK opgives.

- Art 4: skulle reglerne for kombineret transport ikke også være nævnt? Eller ved netop ikke at nævne dem, er kombineret transport mellem UK og EU ikke længere tilladt?
- Art 6.2: DTL anerkender, at der er behov for at kunne reagere hurtigt og effektivt, men finder alligevel, at Kommissionen får en usædvanlig stor magt til at afgøre – eller ikke – om der er ”less favourable conditions” og skal foreslå, at den danske regering arbejder for, at medlemsstaterne involveres ikke kun i ”delegated act” jvf art 8, men også i vurderingen af, om der er behov for ”delegated act”.
- DTL støtter overordnet, at teksten vedtages hurtigt, og at den gælder frem til udgangen af 2019.

#### ITD har sendt følgende bemærkninger:

ITD støtter overordnet forslaget om at indføre en nødplan på vejtransportområdet i tilfælde af et no deal-scenarie. ITD er enig i, at CEMT-tilladelser på nuværende tidspunkt ikke vil være tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen, hvilket vil få betydning for varehandlen mellem EU/UK. Derudover må det forventes, at kendskabet til CEMT-reglerne og procedurerne herfor er forholdsvis begrænset i virksomheder, som i forvejen ikke er involveret i tredjelandstransport, hvorfor tid til oplæring må påregnes.

På denne baggrund og set i lyset af den korte periode, der er, inden UK træder ud af EU, er det ikke ønskeligt alene at kunne anvende CEMT-tilladelser ved transporter til og fra UK. Her virker Kommissionens forslag som et reelt (midlertidigt) alternativ i tilfælde af no deal, indtil en mere permanent løsning kan findes.

Det må dog understreges, at Kommissionens forslag alene bør betragtes som en nødplan, og at indgåelse af overgangsftalen mellem EU og UK er at foretrække. Dette afhænger selvfølgelig af den politiske stemning i UK.

I forhold til de enkelte bestemmelser har ITD følgende bemærkninger.

#### *Art. 1:*

ITD støtter omfanget samt tiltagets midlertidige karakter. I forhold til omfanget henvises dog til bemærkninger under art. 2.

#### *Art. 2:*



I definitionen af ”*bilateral transport*” under stykke 2 fremgår det af ordlyden, at dette omfatter transporter mellem UK og EU (men ikke transit). Hvis samme ordlyd anvendes fra UK’s side, vil der være en risiko for, at transporter mellem EU, eksempelvis Danmark - Irland, ikke vil være omfattet. En sådan transport bør være underlagt samme regler. Ligeledes kan der være risiko for, at transporter til/fra tredjelande ikke er omfattet, eksempelvis Norge-UK (såfremt EØS-landende ikke er omfattet af aftalen).

Derudover kan der stilles spørgsmål om den juridiske situation i forhold EØS-samarbejdet. Efter art. 2(2) omfatter reglerne transporter med start eller destination ”*in the territory of the Union*”. Efter art. 2(10) anses ”*territory of the Union*” som værende ”*Member States to which the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union apply and under the conditions laid down in those Treaties*”. Omvendt anses en ”*Union road haulage operator*” som værende en vognmand med en fællesskabstilladelse i overensstemmelse med art. 4 i forordning 1072/2009, hvilket også kan forstås som en EØS-vognmand med en fællesskabstilladelse, jf. EØS-aftalen.

ITD savner klarhed for anvendelsen af reglerne i forhold til EØS.

Derudover har ITD ikke yderligere bemærkninger til definitionerne i artikel 2.

*Art. 3:*

ITD støtter UK-transportørers adgang til markedet for international transport under forudsætning af, at denne adgang gengældes i UK.

I forhold til stykke 3 støtter ITD en fælles tilgang fra EU’s side. ITD bemærker, at der på nuværende tidspunkt og med det nuværende retsgrundlag synes at være uenighed om, hvorvidt de enkelte medlemsstater kan indgå bilaterale aftaler med UK. En forskellig tilgang fra de enkelte medlemsstater kan skabe en forvriddning af markedet.

*Art. 4:*

ITD støtter, at transporterne skal ske under respekt af de nævnte europæiske regelsæt. For at smidiggøre transporterne mest muligt er det ønskeligt – i hvert fald i den midlertidige periode – at reglerne i UK er tilnærmelsesvis ens.

*Art. 5:*

ITD støtter, at adgangen til markedet for UK-transportører afhænger af en tilsvarende adgang til markedet i UK, og at der kan indføres tiltag/suspendering, såfremt dette ikke er tilfældet.





*Art. 6:*

Side 9/11

ITD støtter, at Kommissionen kan indføre tiltag/suspendere forordningen i tilfælde af unfair konkurrence eller diskrimination.

*Art. 7 og art. 8:*

ITD har ingen bemærkninger til bestemmelserne om samarbejde og delegation.

*Art. 9:*

ITD støtter, at forordningen træder i kraft ved UK's udtræden i tilfælde af, at der ikke indgås en overgangsftale.

ITD støtter ligeledes, at forordningen er af midlertidig karakter. Der vil der dog være risiko for, at man fra 1. januar 2020 på transportområdet står i en lignende usikker situation, da den fremtidige situation afhænger af, om parterne kan forhandle en aftale på plads inden 2020, og da antallet af CEMT-tilladelser i 2020 endnu ikke kendes. En mulighed for en midlertidig forlængelse bør derfor overvejes, såfremt der endnu ikke er fundet en mere permanent løsning fra 2020.

Danske Rederier har indsendt følgende bemærkninger:

Danske Rederier ser positivt på forordningens overordnede formål som fastsætter midlertidige foranstaltninger til regulering af godstransporten over land mellem EU og UK.

Danske Rederier ser ligeledes positivt på en overgangsperiode, hvis udtrædelsesaftalen mellem EU og UK ikke bliver vedtaget. Det er vigtigt, at sikre en fortsat friktionsløs transport af varer mellem UK og EU. I denne sammenhæng er Danske Rederier enig med Europa-Kommissionen i, at der er brug for yderligere initiativer, da friktionsløs vejtransport ikke i tilstrækkelig høj grad vil blive sikret gennem ECMT-tilladelserne.

Transportvirksomhedernes adgang mellem EU og UK er en vigtig forudsætning for fortsat godstransport og samhandel. Friktionsløs vejtransport er en vigtig forudsætning for Danske Rederier, da der forekommer en betydningsfuld aktivitet af ro-ro-fartøjer i Den Engelske Kanal. Passende rammevilkår for vejtransporten er således en forudsætning for, at færgeoperatører vil være i stand til at udføre deres arbejde rettidigt og uproblematisk.

DI Transport har indsendt følgende bemærkninger:

For så vidt angår EU-Kommissionens forslag til forordning om fælles regler, der sikrer grundlæggende vejgodstransport KOM (2018) 895 er DI Transport



positivt indstillet til Kommissionen bestræbelser på at sikre en fortsat smidig afvikling af vej-godstransporten indtil en mere permanent aftale indgås.

DI Transport støtter, at forslaget lægger op til at sikre et midlertidigt regelsæt, der på lige konkurrencevilkår sikrer såvel virksomheder baseret i EU som UK-baserede virksomheder muligheden for fortsat at udføre transportopgaver.

DI Transport er enig med EU-Kommissionen i, at ECMT-systemet ikke for nuværende tilvejebringer en tilstrækkeligt ramme for afviklingen af godstransporten efter UK's udtræden af EU ved et no-deal scenarie.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det er forventningen, at de øvrige EU-lande vil være positive overfor intentionen i forslaget om at sikre, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK efter den 29. marts 2019 vil kunne fortsætte.

Det er samtidig forventningen at en række lande i forbindelse med forhandlingerne vil rejse spørgsmål om kompetencefordelingen mellem medlemslandene og Kommissionen.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er positivt indstillet over for, at der i tilfælde af en hård Brexit, hvor der ikke indgås en generel aftale om UK's udtræden af EU, vedtages en midlertidig ordning, der sikrer, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK vil kunne fortsætte.

Regeringen ønsker en nærmere afklaring af kompetenceforholdet mellem Kommissionen og medlemslandene, idet regeringen er meget fokuseret på, at det skal sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker en forskydning i kompetencen mellem medlemslandene og Kommissionen med hensyn til at forhandle aftaler med tredjelande.

Regeringen er skeptisk overfor, at eventuelle indgreb for at sikre balance mellem rettigheder og muligheder for vognmænd fra EU27 og UK skal ske gennem delegerede retsakter. Regeringen mener, at medlemslandene skal have en afgørende indflydelse på karakteren og indholdet af eventuelle indgreb.

Regeringen ønsker samtidig en nærmere klarhed over, hvordan de britiske udstedte transporttilladelser mere præcist vil adskille sig fra de hidtil anvendte fællesskabstilladelser. Herudover ønsker regeringen, at det mere eksplicit kommer til at fremgå af forslaget, at aftalen kun vedrører bilateral international vejgodstransport, og at aftalen ikke vedrører cabotagekørsel, kombineret transport og såkaldt tredjelandskørsel (cross-trade operationer).



## **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Side 11/11

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.