



Til beslutningsforslag nr. B 11

Folketinget 2012-13

Tilføjelse til betænkning afgivet af Transportudvalget den 28. maj 2013

## Tilføjelse til betænkning

over

### Forslag til folketingsbeslutning om fortolkning af regler for cabotagekørsel

[af Kim Christiansen (DF) m.fl.]

#### 1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 9. oktober 2012 og var til 1. behandling den 15. november 2012. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget. Udvalget afgav betænkning den 9. april 2013. Beslutningsforslaget var til 2. behandling den 23. april 2013, som blev afbrudt, hvorefter beslutningsforslaget blev henvist til fornyet behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har, efter at have genoptaget behandlingen, behandlet beslutningsforslaget i 2 møder.

#### Spørgsmål

Udvalget har, efter beslutningsforslaget blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, stillet 4 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Spørgsmålene og transportministerens svar herpå er optrykt som bilag til tilføjelse til betænkningen.

#### 2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af DF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* i udvalget (DF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Dansk Folkeparti bemærker:

Med beslutningsforslaget har Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget ønsket at skabe klarere regler for cabotagekørsel ved at få præciseret, at der kun kan køres tre ture inden for 7 dage. Det er beklageligt, at et flertal ikke ønsker denne stramning af fortolkningen af cabotageforordningen. Der har, mens udvalgsbehandlingen har stået på, været signaler fra transportministeren om at indføre regler i stil med de finske regler, som netop er blevet strammet. Dansk Folkeparti vil naturligvis følge op på, om ministeren indfrier disse løfter.

Der har under udvalgsbehandlingen været divergerende svar fra transportministeren på det samme spørgsmål, hvor-

for svarene på øvrige spørgsmål må tages med et vist forbehold. Denne forvirring i forhold til at svare korrekt anser Dansk Folkeparti for et bevis på, hvor uklart cabotageforordningen er fortolket, og at der er brug for en opstramning, hvis ikke det danske transporterhverv skal miste endnu flere virksomheder.

Enhedslisten bemærker:

Enhedslistens medlemmer af udvalget henleder opmærksomheden på, at det med vedtagelsen af EU-forordning nr. 1072/2009 blev tilladt vognmandsvirksomheder fra et EU-land at foretage tre nationale transporter i et andet EU-land – såkaldt cabotagekørsel. Tilladelsen gælder dog kun, hvis den finder sted i tilknytning til en international transport i det land, hvor cabotagekørslen efterfølgende finder sted.

Den internationale transport må ikke have som sit primære formål at skaffe sig adgang til at udføre cabotagekørsel i en anden medlemsstat. Ej heller må cabotagekørsel udføres på en sådan måde, at der skabes en permanent og løbende aktivitet i en værtsmedlemsstat. Tværtimod skal kørslen have midlertidig karakter.

Alligevel må det konstateres, at Trafikstyrelsens (og Europa-Kommisionens) fortolkning af reglen om de tre cabotagekørsler i tilknytning en international transport netop fører til, at der skabes en permanent og løbende aktivitet, at aktiviteten ikke er af midlertidig karakter, og at de internationale transporter klart tilrettelægges med det formål at kunne gennemføre cabotagekørsel i Danmark – alt sammen i strid med EU-forordningen.

Det er kritisabelt, at Trafikstyrelsen fortsætter med at fortolke reglerne om cabotagekørsel i strid med EU-forordningen. Det er åbenlyst, at forordningen er selvmodsigende. Dette beslutningsforslag vil rette op på en del af problemet, nemlig ved at indføre en karenstid, som gør det vanskeligere at systematisere internationale transporter og dermed mindre attraktivt at spekulere i cabotagekørsel.

Enhedslisten tilkendegiver hermed, at Enhedslisten stemmer for beslutningsforslaget. Enhedslisten henviser i øvrigt

til sit betækningsbidrag til beslutningsforslag nr. B 108 fremsat af Enhedslisten.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for afgivelse af tilføjelse til betænkning ikke repræsenteret med medlemmer i ud-

valget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i tilføjelsen til betænkning.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i tilføjelsen til betænkning.

*Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Magnus Heunicke (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)*

*Rasmus Prehn (S) Jesper Petersen (S) Andreas Steenberg (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV)*

*Anne Baastrup (SF) Jonas Dahl (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V)*

*Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)*

*Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Jørn Dohrmann (DF)*

*Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)*

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	45	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

**Oversigt over bilag vedrørende B 11 omdelt efter afgivelse af betænkning**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
6	Betænkning afgivet den 9. april 2013
7	1. udkast til tilføjelse til betænkning

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 11 omdelt efter afgivelse af betænkning**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
4	Spm., om ministeren vil redegøre for de centrale aspekter i den af Finland netop vedtagne lov vedrørende cabotagekørsel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om der er tiltag i den finske lov om cabotagekørsel, der med fordel vil kunne overføres til dansk lovgivning, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om en redegørelse for konklusionerne på den minihøring, som Europa-Parlamentet afholdt om cabotagekørsel og dens sociale konsekvenser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om ministeren kan oplyse, om ministeren fastholder sin besvarelse af B 11 – spm. 4, hvoraf det fremgår, at det skulle være udgået af de finske regler, at »Som lejlighedsvis transporter betragtes ikke transporter, som udføres i henhold til en aftale, der gælder indtil videre eller længere end en uge, og heller ikke transporter med et køretøj, som har udført mere end 10 transporter i Finland inden for de seneste tre måneder«, til transportministeren, og ministerens svar herpå

**Nogle af udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmål 4-7 og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra DF.

*Spørgsmål 4:*

Ministerens bedes redegøre for de centrale aspekter i den af Finland netop vedtagne lov vedrørende cabotagekørsel, herunder de benyttede virkemidler for at komme ulovlig cabotagekørsel til livs, og komme med en vurdering af, om den vedtagne lovgivning efter ministerens opfattelse er i overensstemmelse med EU-forordningen på området?

*Svar:*

Trafikstyrelsen har over for mig oplyst, at styrelsen har gennemgået de nye finske regler og har forstået dem, som følger:

»Den finske godskørselslov er ændret for så vidt angår cabotagekørsel med virkning fra den 25. april 2013 på følgende områder:

Der er indført krav om, at transportkøberen eller dennes stedfortræder inden indgåelse af aftale om transport skal undersøge, om transportøren har ret til at udføre transporten som cabotagekørsel, og om transportøren er registreret i momsregistret.

Desuden er definitionen af en cabotagetur blevet præciseret. Efter den finske definition af en cabotagetur slutter den første cabotagetur, når lasten losses første gang, den anden cabotagetur slutter, når lasten losses anden gang, og den tredje cabotagetur slutter, når lasten losses tredje gang. Det er nu præciseret, at som losning anses også frakobling af en lastet trailer fra den trækkende enhed, uden at lasten losses, undtagen hvis det drejer sig om at flytte traileren inden for et parkerings- eller lagerområde. Samtidig synes følgende sætninger at være udgået af de finske regler: »De i stk. 1, omhandlede transporter [cabotagekørsel] må kun udføres lejlighedsvist. Som lejlighedsvis transporter betragtes ikke transporter, som udføres i henhold til en aftale, der gælder indtil videre eller længere end en uge, og heller ikke transporter med et køretøj, som har udført mere end 10 transporter i Finland inden for de seneste tre måneder.

Endvidere er der indført krav om, at køretøjer fra andre EU-lande, der udfører cabotagekørsel i Finland, skal anmeldes til køretøjsregistret inden syv døgn efter, at køretøjet er kommet ind i Finland.

Endelig er der indført krav om, at der ved udførelse af cabotagekørsel i Finland skal medføres et CMR-fragtbrev enten i papir- eller elektronisk form.«

Spørgsmålet om tiltagens overensstemmelse med EU-retten kan være vanskeligt at bedømme. Den finske definition af en cabotagetur strider mod den fortolkning, som EU-Kommissionen har givet, hvorefter en cabotagetur kan omfatte flere af- og/eller pålæsninger. EU-kommissionen har dog ikke for nærværende rejst en sag mod Finland for overtrædelse af reglerne. Der må endvidere stilles spørgsmålstejn ved kravet om registrering. Det vil i sidste ende være EU-domstolen, der afgør om de finske regler er i overensstemmelse med EU-retten.«

*Spørgsmål 5:*

Ministerens bedes vurdere, om der er tiltag i den finske lov om cabotagekørsel, der med fordel vil kunne overføres til dansk lovgivning?

*Svar:*

Cabotageudvalget, hvis opgave har været at undersøge, hvordan den ulovlige cabotage kan elimineres mest effektivt, er i færd med at afslutte sit arbejde, og vil i løbet af få dage sende en rapport til mig.

Jeg er bekendt med, at der i rapporten er forslag, der er inspireret af den finske lovgivning. Jeg ser frem til at gennemgå rapportens forslag og vil herefter vurdere, hvilke forslag der skal til for at komme den ulovlige cabotagekørsel til livs.

Jeg skal i øvrigt henvise til mit svar på spørgsmål 4.

*Spørgsmål 6:*

Ministeren bedes redegøre for konklusionerne på den mini-høring, som Europaparlamentet afholdt d. 23. april 2013 vedrørende cabotagekørsel og dens sociale konsekvenser.

*Svar:*

Der foreligger ikke et officielt mødereferat, men i et nyhedsbrev fra Europa-Parlamentets Komite for Transport og Turisme fra den 26. april 2013 er der en kort beskrivelse af høringen.

Det fremgår af nyhedsbrevet, at der på høringen blev præsenteret to undersøgelser, Sociale og arbejdsmæssige forhold for vognmænd og Udvikling og udførelse af cabotage ad vej i EU.

Cabotagekørsel udgør ifølge nyhedsbrevet kun 1,2 pct. af transporter udført af vejtransportvirksomheder i EU.

Der er i de seneste år sket to væsentlig ting på området. Den første er en ændring af reglerne vedrørende cabotagekørsel på midlertidig basis. Den anden er EU's udvidelser.

Undersøgelserne viser, at der er få beviser på et effektivt internationalt samarbejde i håndhævelsen af de nuværende regler. Undersøgelserne konkluderer også, at liberaliseringsprocessen siden 1990'erne har bidraget til at forringe arbejdsmiljøet for både hjemmehørende og ikke-hjemmehørende chauffører. I den efterfølgende debat var både de fleste eksperter og mange parlamentsmedlemmer af den opfattelse, at tiden ikke var moden til yderligere åbning af markedet. I stedet for skulle vægten lægges på styrkelse af håndhævelse af de eksisterende regler.

At der ikke skal ske yderligere liberalisering af cabotagekørsel på nuværende tidspunkt, og at der skal ske en styrkelse af håndhævelsen af de eksisterende regler, er i overensstemmelse med den erklæring, som fem lande, herunder Danmark, gav på rådsmødet den 11. marts i år.

*Spørgsmål 7:*

Ministeren bedes oplyse, om han fastholder sin besvarelse af B 11 – spm. 4, hvoraf det fremgår, at det skulle være udgået af de finske regler, at »Som lejlighedsvis transporter betragtes ikke transporter, som udføres i henhold til en aftale, der gælder indtil videre eller længere end en uge, og heller ikke transporter med et køretøj, som har udført mere end 10 transporter i Finland inden for de seneste tre måneder«. Der henvises i den forbindelse til, at 2. afsnit i § 6 a i den finske lov tilsyneladende er uændret, jf. <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2006/20060693>: »De transporter som avses i 1 mom. får utföras endast tillfälligt. Som tillfälliga transporter betraktas inte transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med ett fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna.«

*Svar:*

Trafikstyrelsen har over for mig oplyst, at styrelsen har rettet henvendelse til det finske transportministerium, der har oplyst, at den pågældende bestemmelse fortsat er gældende.