



Foretræde for Folketingets Transportudvalg, torsdag den 12.12.2013 vedrørende L 58.

Baggrunden for L58 er nye skærpede cabotage-regler for godskørsel.

Bus- og godskørselslovene baserer sig begge på EU-regler og har i mange år haft samme strukturelle opbygning. Men den seneste udvikling, hvor der er fastsat klare cabotageregler på godsområdet, er et klart brud med denne tradition.

På busområdet har vi ikke fået nye cabotage-regler. Der kan lovligt udføres cabotagekørsel, når det sker i en "begrænset periode". I praksis vil det være en "begrænset periode" så længe det ikke er permanent. Trafikstyrelsen tolker selv reglerne som værende kørsel i 2-3 måneder. Så det er klart at retstilstanden er en helt anden end de meget detaljerede regler der findes for godskørsel. Efter vores opfattelse vil EU-domstolen skulle anerkende udenlandske turistbusser lovligt udfører cabotage kørsel i Danmark i endnu længere tid end de 2-3 måneder som Trafikstyrelsen arbejder med.

I praksis kører udenlandske turistbusser i Danmark i hele sommerhalvåret (Påske til efterårsferie). Dette gælder særligt for København, hvor udenlandske turistbusser får en stadig stigende markedsandel. Der er meget lille kontrol på området, og den vedrører primært miljøgodkendelser og momsregistrering. Men ikke noget med om bussen er her i en "begrænset periode" (cabotage).

Vi har ikke kendskab til, at udenlandske busvirksomheder er blevet straffet for ulovlig cabotage kørsel i Danmark.

Vi forstår derfor ikke, at busloven overhovedet er omfattet af dette lovforslag. Der er, efter vores opfattelse, ingen juridisk forpligtelse til det og vi forstår simpelt hen ikke det politiske ønske om fortsat at behandle de to love ens sanktionsmæssigt, når centrale materielle regler nu er vidt forskellige.

Hvis transportministeren mener, at der er en juridisk forpligtelse til at fastholde samme sanktionsregler i de to, nu materielt forskellige love, vil vi gerne have oplyst grundlaget herfor.

Steen Bundgaard
6. december 2013