



Europaudvalget og Transportudvalget

EU-konsulentten

EU-note

Til: Udvalgenes medlemmer
Dato: 27. november 2017

EU-note om sag om nationale regler for cabotagekørsel rejst af Kommissionen mod Danmark

Kommissionen har trukket Danmark for EU-Domstolen i en [sag](#), hvor Danmark er anklaget for at have tilsidesat forpligtelser på området for cabotagekørsel i Danmark. Cabotagekørsel er kort fortalt, når der i forbindelse med indgående godstransport med lastbil med udenlandske chauffører, gennemføres kørsel lokalt i eksempelvis Danmark.

Cabotagekørsel er reguleret i en [forordning](#) om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Stridens kerne er, hvorvidt forordningen er tilstrækkelig præcis i sin definition af cabotagekørsel. Det mener Kommissionen. Danmark er uenige.

Generaladvokaten er nu kommet med sin indstilling til afgørelse, som kan, men ikke nødvendigvis vil, danne grundlag for domstolens afgørelse.

Baggrund:

Som en del af den internationale godstransport, udgør godstransport på lastbil en sektor i vækst. Men med tilsvarende krav om energieffektivitet og logistiske løsninger, der optimerer den enkelte kørsel med mest mulig gods i hver transport, bliver kravene til en harmoniseret godstransport stærkere. Det er baggrunden for den seneste revision af forordningen, der regulerer fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Reglerne om cabotagekørsel handler om andet end selve organiseringen af godstransporten. Det handler indirekte også om arbejdsvilkår for chaufførerne, køre/hviltidsbestemmelser, regler for læsning og losning. Derfor spiller de fastsatte bestemmelser om international transport af gods ind i den eksisterende nationale transportsektor. Selvom bestemmelserne om cabotagekørsel er tænkt som et forsøg på at regulere netop dette, så er ikke alle medlemslande tilfredse med bestemmelserne, som de er udformet i forordning 1072/2009. Læs forordningens [artikel 2 og 8](#) for at se den specifikke ordlyd, som sagen drejer sig om

Sagen kort

Efter vedtagelsen af en revideret udgave af forordningen i 2009, udgav Transportministeriet en vejledning til myndighederne, hvor det fremgår at cabotagekørsel i Danmark er tilladt, når der er tale om tre kørsler, der indebærer enten læsning eller losning.

Kommissionen sendte første gang i 2014 en [åbningsskrivelse](#), der gjorde opmærksom på, at den danske vejledning kunne være i strid med forordningen. Ifølge Kommissionen fordi den sætter yderligere begrænsninger på cabotagekørsel, ud over forordningens intention. Den danske regering svarede med henvisning til den udlægning Kommissionen præsenterede på et møde i Vejtransportkomiteen tilbage i 2010. Her defineres cabotagekørsel som: "En cabotagekørsel defineres som en national transport af en forsendelse fra læsning af godset til losning hos den modtager, som står anført i fragtbrevet. En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læssesteder eller af flere lossesteder". På den baggrund fastholdt Danmark at vejledningen er i overensstemmelse med forordningen.

Kommissionen vendte på den baggrund tilbage med endnu en åbningsskrivelse i 2015, hvor argumentet skærpes, og Kommissionen fastholdt at de danske regler ikke er i overensstemmelse med forordningen. Kommissionen fastholdt at vejledningen skærper begrænsningerne i reglerne for cabotagekørsel i Danmark, hvilket ikke er tilladt.

Tvisten mellem Danmark og Kommissionen består altså i, hvorvidt udførelsen af "op til tre cabotagekørsler", skal forstås som både læsning og losning, som Kommissionen hævder, eller om det, som Danmark har fortolket forordningen, betyder enten læsning eller losning.

Kommissionen mener at have belæg for sin udlægning, da artikel 8.3 i forordningen, fastlægger krav om dokumentation for hver enkelt kørsel, herunder bevis for hver enkelt transport, afsenders navn og modtagernes navn. Dette

understreger, ifølge Kommissionen, at der er tale om en cabotagekørsel, som så kan indebære op til tre læsninger og/eller losninger.

Danmark mener omvendt, at hvis man følger Kommissionens fortolkning af de fastsatte regler i artikel 8, kan begrænsningen til tre cabotagekørsler, efter endt losning af gods fra udlandet, i princippet blive til mange flere end de tre tilladte cabotagekørsler. Da forordningen ikke præciserer om tre cabotagekørsler kan indebære flere læsninger og losninger inden for hver kørsel, er hele hensigten med at sætte en begrænsning på 3 cabotagekørsler ifølge Danmark umuligt at håndhæve. Derfor har Danmark i vejledningen til forordningen fremhævet denne præcisering.

Det er her at Danmark ifølge Kommissionen, kommer i strid med forordningen. Vejledningen er ikke juridisk bindende, men har alligevel dannet grundlag for dansk praksis, der ifølge et [notat fra Transportministeriet](#) fra 2014, har udløst bøder for ulovlig cabotagekørsel i Danmark i mindre end 10 tilfælde.

Det kan tilføjes at i et lille land som Danmark, kan reglerne om cabotagekørsel desuden let omgås, ved at en udenlandsk lastbilchauffør kører overgrænsen til Tyskland. Når han derefter vender lastbilen, og krydser grænsen ind i Danmark igen, vil det være muligt at gennemføre tre nye cabotagekørsler. Bl.a. derfor har danske myndigheder ønsket en snæver fortolkning af cabotage-reglerne.

Hvad sker der nu?

Generaladvokaten ved EU-domstolen har i sin indstilling den 23. november 2017 anbefalet, at Danmark frifindes i den sag Kommissionen har rejst. Domstolen skal vurdere, om forordningen tilstrækkelig klart definerer, hvad cabotagekørsel er. Domstolen skal også vurdere spørgsmålet om klarhed i definitionen, i forhold til det overordnede mål med forordningen, nemlig at skabe fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Men om Domstolen vil nå til den samme konklusion som generaladvokaten, er endnu ikke afgjort. I mellemtiden har Kommissionen fremsat [forslag](#) til ændring af forordningen, hvilket også kan ses som udtryk for, at Kommissionen under alle omstændigheder ønsker at forenkle forordningens bestemmelser, herunder dem der specifikt omhandler cabotagekørsel.