

Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1457 København K

Att. Janette Nowak

Lyren1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 74 67 12 33
Telefax: +45 74 67 43 17
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk
Giro 110-1978

ITD, 16. juli 2007

BEMÆRKNINGER FRA ITD TIL HØRING

VEJPAKKEN FRA EU-KOMMISSIONEN

JULI 2007

ITD fremsender hermed foreningens synspunkter i forbindelse med høring vedr. Kommissionens forslag til forordninger vedrørende transporterhvervet – den såkaldte vejpakke.

Foreningens synspunkter kan sammenfattes i følgende punkter:

GENERELT

Vi hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til **forordninger**, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

Vi mener endvidere, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende, og vi er tilfredse med, at EU's regler nu søges gjort endnu mere ensartede til gavn for en ensartet og lige konkurrence blandt alle EU-landenes transportvirksomheder.

Ellers har foreningen følgende bemærkninger til de nedenstående forslag.

FORSLAG OM ARBEJDS-TIDS-DIREKTIV

Beretning fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om følgerne af at udelukke selvstændige chauffører fra anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

Ved nærlæsning af denne beretning synes Kommissionen mest at lægge op til, at de selvkørende vognmænd *ikke* bør være omfattet af arbejdstidsreglerne.

ITD går imidlertid ind for, at selvkørende vognmænd - som oprindeligt planlagt fra den 23. marts 2009 – skal være omfattet af arbejdstidsdirektivet og dermed også være omfattet af reglerne om maksimal arbejdstid.

Foreningen bygger sin holdning på stort set de samme argumenter, som Kommissionen hidtil har anført som væsentlige, nemlig

- at transportmarkedet dermed sikres en ens og loyal konkurrencesituation mellem de forskellige vognmandsvirksomheder. Det vil efter foreningens opfattelse - ikke mindst henset til den strukturudvikling, der har fundet sted de senere år i transportbranchen -, være betænkeligt ud fra et konkurrencemæssigt synspunkt, hvis de selvkørende vognmænd blev undtaget direktivet



- at trafikikkerheden forbedres, idet arbejdstiden alt andet lige vil blive nedsat for de selvstændige vognmænd. En nedsættelse heraf har en positiv indvirkning på trafikikkerheden
- og
- at arbejdsforholdene for alle i vejtransportsektoren – uanset om man er ansat eller er selvstændig - forbedres.

ITD lægger desuden vægt på, at når de selvkørende vognmænd omfattes af direktivet, sikres det, at der ikke dannes en uhensigtsmæssig gruppe af såkaldt "falske selvstændige chauffører", således som branchen har oplevet det i bl.a. Tyskland.

Der er efter ITD's opfattelse ikke noget i Kommissionens beretning, der afgørende ændrer på vores synspunkt.

FORSLAG TIL FORORDNING OM ADGANG TIL ERHVERVET

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet (Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator, COM (2007) 263 final

Vi hilser det velkommen, at Kommissionen med forslagene søger at opnå en forenkling af de gældende regler om adgang til godstransporterhvervet.

ITD mener generelt, at de danske regler i den nuværende godskørselslov allerede tager højde for de fleste elementer i Kommissionsforslaget. Der er derfor snarere tale om stramninger i forhold til andre EU-landes hidtidige adgangskrav, og ITD håber, at de nye forslag fra Kommissionens side kan medvirke til en yderligere fair og ens konkurrence blandt EU-landenes vognmandsvirksomheder.

Etableringskravet

Artikel 3 og 5 i udkastet fastsætter fælles regler, hvorefter kun virksomheder, der har et faktisk etableret og stabilt forretningssted, kan få tilladelse til at udøve erhvervet. ITD er enig i formålet med bestemmelsens hensigt, nemlig at sikre, at transportvirksomhederne er underkastet ens regler i alle EU-lande.

Bestemmelsen i Artikel 5 c, der omhandler "driftscentral ("operating centre") er ikke nødvendig, hvorfor vi foreslår, at ordet helt fjernes.

En virksomhed kan efter vores opfattelse udmærket drives i henhold til gældende etableringskrav ("et faktisk og etableret forretningssted") - uden at skulle være forpligtet til at råde over en driftscentral. I Danmark er der i dag ikke et sådant krav - til gengæld kræves et CVR-nummer, som vi mener, er fuldt tilstrækkeligt til at sikre den fornødne kontrol fra myndighedsside i forhold til virksomheden.

Transportleder

Artikel 4 omhandler bestemmelserne for den såkaldte "transportleder", herunder dennes ansvar. Foreningen er principielt enig i bestemmelsernes indhold, men vi ønsker at pege på artikel 4, stk.2. Heraf fremgår krav til de personer, der ikke opfylder kravet om faglige kvalifikationer.

Fro snævre bestemmelser på dette område kan imidlertid skade erhvervet, og der bør derfor eksistere et afbalanceret forhold i forhold til erhvervets interesser.

I stk. 2. litra c. fremgår, at en person højst kan fungere som transportleder for fire forskellige virksomheder, hvis transportarbejde udføres med højst tolv køretøjer i alt. Vi savner en begrundelse for bestemmelsen og foreslår, at den helt fjernes. Bestemmelsen kan være umulig at kontrollere, ligesom det synes tilfældigt med netop højst 4 forskellige virksomheder og højst 12 køretøjer i alt. Hvorfor er netop disse grænser valgt? Og risikerer man ikke, at der med bestemmelsens ordlyd reelt åbnes op for legalisering af stråmandsvirksomhed?

En effektiv måde at sikre kravene til transportlederen på er den procedure, som anvendes i Danmark. Herhjemme forlanger og kontrollerer Færdselsstyrelsen et vist lønniveau for den ansvarlige leder i



virksomheden. Den danske ordning sikrer imødegåelse af stråmandsvirksomhed, og vi kan derfor anbefale, at en tilsvarende bestemmelse indføres i EU's kommende adgangsbestemmelser.

Faglige kvalifikationer

I artikel 8 samt bilag I anføres kravene til de faglige kvalifikationer.

Heri er indeholdt bestemmelser, som Danmark allerede overholder – herunder også en kursusvarighed på mindst 140 timer - og vi har derfor ingen bemærkninger til forslaget.

Vi skal dog foreslå, at emnerne "Trafiksikkerhedsledelse" og "Forhandlingsteknik", der fremadrettet anvendes på vognmandskurserne i Danmark, medtages som emner på listen over de faglige emner i bilag I.

Nationale elektroniske registre

Af artikel 15 fremgår bestemmelser om nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder i de enkelte medlemsstater – på EU-plan fra 2011.

Vi foreslår i den forbindelse, at disse registre for samtlige EU-lande gøres tilgængelige for offentligheden via internettet. Der bør i den sammenhæng naturligvis tages hensyn til registerlovgivningen i de enkelte lande, og en egnet model for offentliggørelsen kan være de standarddata, som i dag fremgår af den danske Færdselsstyrelses hjemmeside.

Minimumsbestemmelser på forsikringsområdet

I udkastet til den ny forordning fremgår der intet om bestemmelser på forsikringsområdet. ITD mener, at der er behov for at sikre, at en EU-vognmand, der udfører grænseoverskridende landevejstransporter, bør være omfattet af minimumsregler for syge-rets-hjælps-, ansvars-, og fragtføreransvarsforsikring.

Vi skal derfor appellere til, at der i forordningen medtages en artikel omhandlende minimumskrav til forsikringer på de nævnte områder.

FORSLAG TIL FORORDNING OM ADGANG TIL MARKEDET FOR INTERNATIONAL GODSKØRSEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om adgang til markedet for international godskørsel (Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the International road haulage market, COM (2007) 265 final/2

Cabotage

ITD er imod forslagene om de markante begrænsninger vedr. cabotage, der foreslås af Kommissionen.

Cabotagekørsel er efter ITD's opfattelse en vigtig forudsætning for, at danske transportvirksomheder kan udføre effektive transport- og logistikløsninger i EU. Foreningen mener, at forslaget om cabotage begrænset til maksimalt tre ture inden for syv dage er i direkte modstrid med EU's grundlæggende princip om varenes frie bevægelighed og ideen om det Indre Marked. Danske vognmænd har hidtil været utroligt dygtige til at udnytte cabotagemuligheden i de geografisk større nabolande og har derved kunnet fastholde og etablere nye kunderelationer i en lang række europæiske lande.

ITD lægger endvidere vægt på, at forslagets konsekvens vil medføre mere tomkørsel og dermed en øget miljøbelastning. De begrænsninger, der er lagt op til, vil øge antallet af lastbiler væsentligt, hvilket der netop *ikke* er behov for på de europæiske veje – sådan som situationen er lige nu.

ITD skal derfor stærkt anbefale, at Danmark arbejder for at cabotageforslaget *ikke* fremmes. Forslaget kan i sin yderste konsekvens ødelægge den vigtige internationale transportsektor, som Danmark i dag råder over.

Cabotagekontrol - CMR-fragtbrev?

Af Kommissionens bemærkninger til artikel 8 lægges der op til, at CMR-fragtbrevets tilstedeværelse i køretøjet er afgørende for en landevejskontrol ved cabotagekørsel. ITD ønsker her at pege på, at CMR-fragtbrevet – om end det er almindeligt anvendt – ikke ifølge CMR-konventionen *skal* medbringes i en lastbil. Vi er enige i, at fragtbrevsoplysningerne, der fremgår af Artikel 8-udkastet, bør og skal være til stede i en lastbil – men formelt set kan det godt være på anden måde end lige netop et CMR-fragtbrev.

Udstationering – cabotage

Af bemærkning nr. 13 til forslaget noterer Kommissionen sig, at bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelsesforhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

Vi stiller i den forbindelse spørgsmålet om relevansen af denne bemærkning. Bestemmelsen er overflødig, idet internationale mobile transportarbejdere allerede er omfattet af Rådets direktiv om udstationering. I øvrigt vil transportvirksomheder, der udstationerer arbejdstagere, næppe udstationere chauffører til brug herfor, hvis forslaget om højst tre cabotagekørsler måtte blive gennemført.

Standardisering af dokumentkrav

ITD hilser forslaget om en standardisering af dokumentkravene i forbindelse med Fællesskabstilladelser og førerattest velkommen.

Sprog

Vi mener dog, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Fællesskabstilladelsen og førerattesten ikke alene er udfærdiget på det(de) pågældende medlemsstat(er)s sprog, men *derudover* også på ét eller flere hovedsprog i EU (f.eks. engelsk, fransk, tysk). En sådan oversættelse vil forenkle landevejskontroller for både chauffør, vognmand og den kontrollerende myndighed.

Vægtgrænse angives på Fællesskabstilladelsen

Endvidere vil det være hensigtsmæssigt, om det på Fællesskabstilladelsen fremgår, at den berettiger til kørsel med lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt. En sådan vægtgrænse fremgår ikke af Fællesskabstilladelsen i dag, men erfaringer fra udførte kontroller i adskillige år i EU-landene viser, at der er behov for, at vægtangivelsen fremgår af tilladelsen.

Kontrol

Ifølge artikel 12 indføres en ny procedure, som medlemsstaterne skal følge, når de konstaterer en overtrædelse, der er begået af en transportvirksomhed, som ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat. Med bestemmelsen åbnes op for, at for eksempel en polsk virksomhed, der måtte begå overtrædelser i Danmark, kan blive retsforfulgt i Polen – ligesom det samme kunne ske for en dansk vognmand ved dennes mulige overtrædelse i Polen.

Vi frygter imidlertid, at sådanne bestemmelser - indeholdende detaljerede oplysninger - vil kunne være konkurrenceforvridende, ligesom bestemmelserne vil medføre utryghed i mange transportvirksomheder. Vi afviser derfor artiklens nuværende ordlyd.

Bestemmelsen i artikel 13 "Indførelse i nationalt register" synes også at udgøre et retssikkerhedsmæssigt problem. Hvordan sikres ens håndtering af bestemmelsen i alle EU-lande? Hvor længe vil evt. overtrædelser fremgå af registret? Er det forsvarligt på denne måde at oprette et omfattende "synderegister"? Vi afviser også denne artikels ordlyd.

Vi beder i øvrigt om at få undersøgt, om bestemmelserne vedr. disse retlige bestemmelser måtte blive gældende for Danmark, jf. det forbehold på det retlige område, som Danmark har fået aftalt i forhold til EU.

FORSLAG VEDRØRENDE BUSKØRSEL

ITD har ingen bemærkninger til Kommissionens forslag til forordning om adgang til markedet for international buskørsel (Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on common rules for access to the market for coach and bus services (COM (2007) 264 final/2)).

Vi står gerne til rådighed for yderligere informationer om vore synspunkter.

Med venlig hilsen



Anders Jessen
Sektionsleder

International Transport Danmark