



VÄGTRANSPORT: INTERNATIONELLA VÄGTRANSPORTER OCH CABOTAGE

Till följd av att flera europeiska lagar har antagits har det skett en gradvis avreglering av både internationella vägtransporter och cabotage vid gods- och persontransporter.

RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Avdelning VI i Lissabonfördraget, särskilt artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Målet är att skapa en avreglerad marknad för vägtransporttjänster genom att ge tillträde till yrket i form av ett avskaffande av alla restriktioner mot transportören på grund av dennes nationalitet eller på grund av att denne är etablerad i en annan medlemsstat än den där tjänsten tillhandahålls.

VERKSAMHETSRESULTAT

1. Tillträde till marknaden (och yrket) för godstransporter

Till följd av Europaparlamentets passivitetstalan dömde EG-domstolen i sin dom av den 22 maj 1985 ([61983 mJ0013](#)) rådet för att ha underlåtit att ta ställning före övergångstidens utgång i enlighet med Romfördraget (den 31 december 1969), på följande områden: a) frihet att tillhandahålla internationella transporttjänster och b) villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra nationella transporter i andra medlemsstater. EU har nu nästan lyckats åtgärda de brister som konstaterats av domstolen på dessa två punkter.

a. Internationell godstransport på väg för annans räkning

I [rådets förordning \(EEG\) nr 881/92](#) av den 26 mars 1992 konsoliderades de befintliga lagtexterna om gränsöverskridande trafik mellan medlemsstater och regelverket för gemenskapstillstånd för godstransportörer fastställdes. Detta regelverk avsåg transporter från eller till en medlemsstat eller genom en eller flera medlemsstater. Regelverket gällde också vid transporter från en medlemsstat till ett tredjeland om ett avtal hade träffats mellan EU och det berörda tredjelandet. Hittills hade transporter mellan två medlemsstater endast varit möjliga med hjälp av bilaterala avtal, och var dessutom underkastade begränsningar, men i och med denna förordning upphävdes samtliga kvantitetsmässiga inskränkningar (kvoter) och bilaterala tillstånd från och med den 1 januari 1993. I samband med vägpaketet 2009 ersattes förordningen av [förordning \(EG\) nr 1071/2009](#) (se nedan).



Genom [förordning \(EG\) nr 484/2002](#) av den 1 mars 2002 infördes ett förartillstånd för alla förare som är medborgare i tredjeland och som utför transporter för en gemenskapstillståndsinnehavares räkning. Detta dokument, som avser såväl internationella transporter som cabotage, intygar att föraren är anställd av transportföretaget i enlighet med de anställningsvillkor och den yrkesutbildning som fastställs för förare i etableringsmedlemsstaten. Denna åtgärd syftar till att förhindra att olagligt anställda förare från tredjeland arbetar under osäkra villkor och är underbetalda, eftersom detta hämmar konkurrensen och äventyrar trafiksäkerheten. Denna förordning ersattes av [förordning \(EG\) nr 1072/2009](#) av den 21 oktober 2009, som fortfarande är i kraft idag (se avsnittet om vägpaketet från 2009 nedan).

Kommissionen har föreslagit en översyn av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 genom lagstiftningsinitiativet "Europa på väg". Förslaget lades fram den 31 maj 2017 och har titeln: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn ([COM\(2017\)0281](#)). Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i april 2019 och det ordinarie lagstiftningsförfarandet pågår ([2017/0123\(COD\)](#)).

Gränsöverskridande hyrning av fordon utan förare för godstransporter på väg regleras i sin tur av [direktiv 2006/1/EG](#) av den 18 januari 2006. Kommissionen har även föreslagit en översyn av detta direktiv genom lagstiftningsinitiativet "Europa på väg". Detta förslag lades fram den 31 maj 2017 och har titeln: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg ([COM\(2017\)0282](#)). Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i januari 2019 och det ordinarie lagstiftningsförfarandet pågår ([2017/0113\(COD\)](#)).

b. Cabotagetransport

För cabotage på land, det vill säga när transporttjänster tillhandahålls inom en medlemsstat av ett transportföretag som har sitt säte i en annan medlemsstat, gäller [rådets förordning \(EEG\) nr 3118/93](#) av den 25 oktober 1993. I praktiken handlar det om utomlands hemmahörande transportföretag som, i stället för att återvända utan last efter en internationell transport till ett annat land, hämtar och levererar ytterligare en transport i det land där de befinner sig innan de passerar gränsen. Denna förordning gör det möjligt för företag som innehar ett av en medlemsstat utfärdat gemenskapstillstånd att utföra godstransporttjänster på väg i andra medlemsstater, under förutsättning att tjänsterna tillhandahålls temporärt. I [förordning \(EG\) nr 1072/2009](#) (artikel 8(2)) ströks sedan den allmänna principen för cabotage till förmån för en mer restriktiv definition (tre cabotagetransporter tillåtna inom sju dagar efter en internationell transport till värdlandet). Dessa bestämmelser om cabotage trädde i kraft den 14 maj 2010 men kommer, som nämnts ovan, att ändras genom kommissionens förslag [COM\(2017\)0281](#), när det har antagits av parlamentet och rådet.

c. Vägpaketet från den 21 oktober 2009

EU skapade gradvis förutsättningar för en avreglerad inre marknad för vägtransporter. För att skapa rättvisa konkurrensförhållanden krävdes dock ytterligare samordning med avseende på sociala, tekniska och skattemässiga ramvillkor. Vägpaketet antogs



i oktober 2009, tack vare en kompromiss mellan Europaparlamentet och rådet, och består av tre förordningar – förordning (EG) [nr 1071/2009](#), [1072/2009](#) och [1073/2009](#) – som alla har varit i kraft fullt ut sedan den 4 december 2011. Bestämmelserna är gemensamma för internationell godstransport och cabotagetransporter. Förordning (EG) nr 1071/2009 syftar framför allt till att upprätta striktare regler för rätten att yrkesmässigt bedriva godstransporter och till att modernisera bilden av vägtransportsektorn. Därin fastställdes fyra kvalitetskriterier för rätten att yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg, närmare bestämt gott anseende, ekonomisk kapacitet, yrkesmässig kompetens samt faktisk och stabil företagsetablering i en medlemsstat. I förordning (EG) nr 1072/2009 befästs och harmoniseras bestämmelserna om cabotage ytterligare. Genom förordningen undanröjdes bland annat det osäkra rättsläget för vägtransporter genom en sammanslagning av förordning (EEG) nr [881/92](#) och [3118/93](#) och genom upphävande av [direktiv 2006/94/EG](#) (om vissa godstransporter på väg). Förordning (EU) nr 1073/2009 gäller passagerartransport (se nästa avsnitt för mer information).

2. Gradvis liberalisering av internationella persontransporter med buss

Jämfört med godstransporter på väg har öppnandet av marknaden gått långsammare när det gäller persontransporter. [Förordning \(EEG\) nr 684/92](#) av den 16 mars 1992 bidrog till att öppna marknaden för internationella passagerartransporter med bus genom att ge alla transportföretag i EU rätt att bedriva passagerartrafik för mer än nio personer (inklusive föraren) mellan medlemsstaterna. Denna förordning kompletterades och omarbetades genom [förordning \(EG\) 11/98](#) av den 11 december 1997, genom vilken ett gemenskapstillstånd, utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten, infördes för transportföretag som för någon annans räkning utför persontransporter med buss.

Genom [rådets förordning \(EG\) nr 12/98](#) av den 11 december 1997 tillåts cabotagetrafik i form av tillfällig trafik och speciell reguljär trafik (för vissa fastställda passagerarkategorier), förutsatt att ett avtal om denna trafik har ingåtts mellan arrangören och transportföretaget (t.ex. transport av arbetstagare eller skolelever). Detsamma gäller för linjetrafik, förutsatt att cabotagetrafiken bedrivs i samband med internationell linjetrafik (och inte utgör den sista transportsträckan). Cabotagetrafik vid persontransporter var, precis som cabotagetrafik vid godstransporter, endast tillfälliga.

Genom vägpaketet som antogs 2009 slogs förordning (EEG) nr 684/92 och rådets förordning 12/98 samman till en enda förordning ([förordning \(EG\) nr 1073/2009](#)) för att förtydliga och förenkla reglerna för internationell persontransport på väg (bussresor) inom EU och de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får bedriva nationella transporter inom en medlemsstat. I förordning (EG) nr 1073/2009 bekräftas principen om att fritt tillhandahålla tjänsten. Dessutom innehåller den villkoren för utfärdande och återkallande av gemenskapstillstånd, tillståndens giltighetstid och tillämpningsföreskrifter samt detaljerade specifikationer om utformningen av såväl tillståndet som styrkta kopior av det. I förordningen tillåts även cabotage vid persontransporter, på samma sätt som vid godstransporter, förutsatt att cabotagetrafiken inte är transportens huvudsyfte (dvs. den måste ske efter en reguljär internationell transport).



Genom förordning 1073/2009 ändrades även [förordning \(EG\) nr 561/2006](#) om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Den kompletterades senare av [kommissionens förordning \(EU\) nr 361/2014](#) av den 9 april 2014 med tillämpningsföreskrifter till förordning (EG) nr 1073/2009 med avseende på transportdokument för internationell persontransport med buss. Som en del av sin lagstiftningsagenda "Europa på väg" för 2017 vill kommissionen ändra förordning (EG) nr 561/2006 genom ett förslag med titeln: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av [förordning \(EU\) nr 165/2014](#) vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare ([COM\(2017\)0277](#)) (för mer information om färdskrivare och vägmätare se [3.4.3](#)). Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i april 2019 och det ordinarie lagstiftningsförfarandet pågår ([2017/0122\(COD\)](#)).

Parlamentet antog sin ståndpunkt om kommissionens förslag om att ändra förordning (EG) nr 1073/2009 för att öppna upp de nationella marknaderna för tillträde åt internationell busstrafik ([COM\(2017\)0647](#)) vid första behandlingen i februari 2019. Det ordinarie lagstiftningsförfarandet pågår ([2017/0288\(COD\)](#)).

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

När det gäller vägtransporter har parlamentet i många resolutioner och betänkanden främjat och understött ett successivt öppnande av marknaden för gods- och persontransporter på väg. Parlamentet har emellertid ständigt framhållit behovet av att avregleringen ska ske parallellt med en harmonisering, och att de sociala frågorna måste beaktas och trafiksäkerheten säkerställas. Vad beträffar i synnerhet cabotage vid godstransporter har parlamentet uttalat sitt stöd för en mer omfattande avreglering för att minska antalet tomtransporter (se punkt 18 i Europaparlamentets resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter^[1]). I sin [resolution av den 15 december 2011](#) om en färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde och ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem^[2], uppmanade parlamentet kommissionen att utarbeta ett betänkande innan slutet av 2013 om förhållandena på unionens vägtransportmarknad. Syftet var att utvärdera huruvida reglerna har harmoniserats i tillräcklig grad, i synnerhet när det gäller sociallagstiftning och säkerhet, för att kunna överväga att öppna upp de inhemska vägtransportmarknaderna ytterligare genom att bland annat ta bort begränsningarna för cabotage. Kommissionen tog ett första steg i denna riktning i juni 2012 genom offentliggörandet av [högnivågruppens rapport](#), där man rekommenderade en gradvis avreglering av den europeiska marknaden för godstransporter på väg. Högnivågruppen rekommenderade framför allt att två olika former av cabotage skulle införas: dels en form som är begränsad till en kort period och kopplad till en internationell sträcka, dels en form som inte är kopplad till en befintlig internationell sträcka och som i stället ska omfattas av ett registreringsförfarande för att säkerställa att den berörda föraren omfattas av gällande

[1]EUT C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

[2]EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.



arbetsrätt i världlandet. Kommissionen lade fram sin rapport om [läget för unionens vägtransportmarknad](#) den 14 april 2014.

I sin resolution av den [9 september 2015](#) om genomförandet av vitboken om transporter^[3], krävde parlamentet i sin tur att de gemensamma reglerna för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska genomföras och utvärderas bättre samt, vid behov, förtydligas eller ses över. Vidare uppmanades kommissionen att vidta åtgärder mot de olagliga metoder som leder till illojal konkurrens och främjar social dumpning. Därför efterlyser parlamentet en sociallag, som även tar upp problemet med så kallat falskt egenföretagande, så att större hänsyn tas till de särskilda förhållandena för arbetstagare inom internationella vägtransporter och rättvis konkurrens säkerställs. En [resolution om vägtransporter i Europeiska unionen](#)^[4] antogs den 18 maj 2017 och behandlar bland annat mer konkurrenskraft och innovation i vägtransportsektorn, underlättad rörlighet för vägtransport över gränserna, förbättrade sociala villkor och säkerhetsbestämmelser samt främjande av vägtransport med låga utsläpp.

Vid sitt sammanträde den 20 juni 2017 diskuterade parlamentets utskott för transport och turism (TRAN) kommissionens rapport ([COM\(2017\) 0116](#)) om [förordning \(EG\) nr 1071/2009](#) om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik.

Esteban Coito
04/2019

[3]EUT C 316, 22.9.2017, s. 155.

[4]EUT C 307, 30.8.2018, s. 123.

