



INTERNATIONAL VEJTRANSPORT OG CABOTAGEKØRSEL

Med vedtagelsen af en række retsakter på EU-plan er såvel international vejtransport som cabotagevejtransport af varer og personer gradvist blevet liberaliseret.

RETSGRUNDLAG OG MÅL

Afsnit VI i Lissabontraktaten, herunder navnlig artikel 91 i TEUF. Målet er at skabe et liberaliseret marked for vejtransport ved at give adgang til vejtransporterhvervet gennem fjernelse af alle de begrænsninger, som en transportvirksomhed oplever på grund af nationalitet eller på grund af, at den er etableret i en anden medlemsstat end den, hvor transporten udføres.

RESULTATER

1. Adgang til markedet (og erhvervet) for godstransport

I Europa-Parlamentets passivitetssøgsmål mod Rådet fandt Domstolen i sin dom af 22. maj 1985 ([61983CJ0013](#)) Rådet skyldigt i ikke før udløbet af den i Romtraktaten (af 31. december 1969) fastsatte overgangsperiode at have truffet nogen foranstaltninger inden for følgende områder: a) den frie udveksling af tjenesteydelser inden for internationale transport og b) ikke-hjemmehørende transportvirksomheders adgang til at gennemføre nationale transport i medlemsstaterne. Inden for disse to områder er det næsten lykkedes Unionen at afhjælpe de mangler, som Domstolen havde konstateret i lovgivningen.

a. International vejgodstransport for fremmed regning

Med [Rådets forordning \(EØF\) nr. 881/92](#) af 26. marts 1992 konsoliderede man de eksisterende juridiske tekster om grænseoverskridende transport mellem medlemsstaterne og udformede ordningen med fællesskabstilladelser til godstransportvirksomheder. Disse bestemmelser vedrørte transport fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder. Ordningen fandt ligeledes anvendelse på transport mellem en medlemsstat og et tredjeland, såfremt der forelå en aftale mellem EU og det pågældende tredjeland. Transport mellem to medlemsstater havde indtil da kun været mulig på grundlag af bilaterale aftaler og var desuden underkastet begrænsninger, men med denne forordning blev samtlige mængdemæssige begrænsninger (kontingenter) og bilaterale tilladelser ophævet pr. 1. januar 1993. Som en del af vejtransportpakken fra 2009 blev forordningen afløst af [forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#) (se nedenfor).



Med [forordning \(EF\) nr. 484/2002](#) af 1. marts 2002 indførtes en førerattest, som alle tredjelandsstatsborgere, der gennemfører en transport for fremmed regning, som er omfattet af en fællesskabstilladelse, skal være i besiddelse af. Denne attest skulle bruges både ved internationale transporter og ved cabotagekørsel. Den dokumenterede, at føreren er ansat af transportvirksomheden i overensstemmelse med de love og administrative bestemmelser om ansættelsesforhold og erhvervsuddannelse, som er gældende i etableringsmedlemsstaten. Denne foranstaltning skulle forhindre, at chauffører fra tredjelande, som er ansat ureglementeret, arbejder under usikre ansættelsesforhold og bliver underbetalte, hvilket er til skade for konkurrencen og trafikikkerheden. Denne forordning blev afløst af [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) af 21. oktober 2009, der stadig er gældende i dag (se afsnit nedenfor om vejtransportpakken fra 2009).

Europa-Kommissionen har foreslået en revision af forordningerne (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 ved lovgivningsinitiativet »Europa på vej«. Forslaget, der blev offentliggjort den 31. maj 2017, hedder: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren ([COM\(2017\)0281](#)). Parlamentet vedtog sin beslutning ved førstebehandling i april 2019, og den almindelige beslutningsprocedure er i gang ([2017/0123 \(COD\)](#)).

Endelig blev grænseoverskridende udlejning af køretøjer uden fører til godstransport ad landevej reguleret i ved [direktiv 2006/1/EF](#) af 18. januar 2006. Kommissionen har også foreslået en revision af dette direktiv gennem lovgivningsinitiativet »Europa på vej«. Kommissionen har også foreslået en revision af dette direktiv gennem lovgivningsinitiativet »Europa på vej«. Dette forslag blev offentliggjort den 31. maj 2017, og hedder: »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej« ([COM \(2017\) 0282](#)). Parlamentet vedtog sin beslutning ved førstebehandling i januar 2019, og den almindelige beslutningsprocedure er i gang ([2017/0113 \(COD\)](#)).

b. Cabotagekørsel

Med [Rådets forordning \(EØF\) nr. 3118/93](#) af 25. oktober 1993 blev der vedtaget regler for cabotagekørsel, dvs. udførelse af transporttjenesteydelser internt i en medlemsstat af en transportvirksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat. I praksis drejede det sig om transportydelser udført af ikke-hjemmehørende, som i forbindelse med en international transport befinder sig i værtslandet, og som i stedet for at køre tom hjem udfører en ekstra transport i dette land, før vedkommende krydser grænsen igen. Med forordningen blev det muligt for virksomheder, der har en fællesskabstilladelse udstedt af en medlemsstat, at udføre godstransporttjenesteydelser i en anden medlemsstat under den forudsætning, at disse tjenesteydelser kun udføres midlertidigt. Begrebet generel cabotage blev opgivet i [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) (artikel 8, stk. 2) til fordel for det mere restriktive begreb konsekutiv cabotage (ifølge hvilket det er tilladt at udføre op til tre cabotagekørsler inden for syv dage efter en international transport til den værtsmedlemsstat, hvori den omhandlede cabotagekørsel foregår). Disse bestemmelser om cabotage har fundet anvendelse siden den 14. maj 2010, men



som nævnt ovenfor vil de blive ændret ved Kommissionens forslag [COM\(2017\)0281](#), når de er vedtaget af Parlamentet og Rådet.

c. Vejtransportpakken af 21. oktober 2009

Den Europæiske Union har gradvist skabt de forudsætninger, der skal til for at skabe et indre marked med liberaliseret vejtransport. For at skabe retfærdige konkurrencevilkår var det dog nødvendigt at harmonisere de sociale, tekniske og skattemæssige rammebetingelser. Vejtransportpakken, som blev vedtaget i oktober 2009 takket være et kompromis mellem Europa-Parlamentet og Rådet, består af tre forordninger, forordning (EF) [nr. 1071/2009](#), [nr. 1072/2009](#) og [nr. 1073/2009](#), som alle er blevet anvendt siden den 4. december 2011. Reglerne er fælles for international vejgodstransport og cabotage transport. Forordning (EF) nr. 1071/2009 har navnlig til formål dels at indføre strammere regler for adgangen til at udøve vejgodstransporterhvervet og dels at modernisere vejtransportsektorens image. Der blev fastlagt fire kriterier for at få adgang til godstransporterhvervet: god vandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, faglige kvalifikationer og et faktisk etableret og varigt forretningssted i en medlemsstat. Med forordning (EF) nr. 1072/2009 konsolideres og harmoniseres reglerne for cabotagekørsel yderligere. Med den forordning har man navnlig fjernet retsusikkerheden for transporterhvervene ved at fusionere forordning (EØF) [nr. 881/92](#) og (EØF) [nr. 3118/93](#) og ophæve [direktiv 2006/94/EF](#) (om visse former for vejgodstransporter). Forordning (EF) nr. 1073/2009 omhandler personbefordring (se næste afsnit for yderligere oplysninger).

2. Gradvis liberalisering af international personbefordring med bus

I forhold til vejgodstransport er markedsåbningen for personbefordring sket i et langsommere tempo. [Forordning \(EØF\) nr. 684/92](#) af 16. marts 1992 bidrog til markedsåbningen inden for international personbefordring med bus ved at tillade en virksomhed at udføre transport til personbefordring med mere end ni personer (inklusive føreren) mellem medlemsstaterne. Denne forordning blev suppleret og ændret ved [Rådets forordning \(EF\) nr. 11/98](#) af 11. december 1997, hvormed der blev indført en fællesskabstilladelse, der udstedes af etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder, til transportvirksomheder, der udfører personbefordring med bus for fremmed regning.

[Rådets forordning \(EF\) nr. 12/98](#) af 11. december 1997 tillod cabotage ved al lejlighedsvis kørsel og særlige former for rutekørsel (af bestemte kategorier af passagerer), forudsat at sidstnævnte form for kørsel er omfattet af en aftale indgået mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden (f.eks. befordring af arbejdstagere eller studerende). Den godkendte også cabotagekørsel i form af rutekørsel, forudsat at cabotagekørslen blev udført under en international rutekørsel (og ikke for enden af aksen). Ligesom for cabotage ved godstransport gjaldt det for cabotage til befordring af passagerer, at den skulle udføres midlertidigt.

Gennem vejtransportpakken, som blev vedtaget i 2009, blev forordning (EØF) nr. 684/92 og Rådets forordning (EF) nr. 12/98 slået sammen til en enkelt forordning ([forordning \(EF\) nr. 1073/2009](#)) for at præcisere og forenkle reglerne for international personbefordring ad vej (buskørsel) inden for EU's område, og de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i



en medlemsstat. I forordning (EF) nr. 1073/2009 bekræftes princippet om den frie udveksling af tjenesteydelser, og betingelserne for udstedelse og inddragelse af fællesskabstilladelser, deres gyldighedsperiode og nærmere bestemmelser om brug og udformning af såvel selve tilladelsen som bekræftede genparter deraf fastsættes. Også på dette område er cabotagekørsel med passagerer tilladt, ligesom det er tilfældet ved godstransport, forudsat at cabotagen ikke er hovedformålet med transporttjenesteydelsen (dvs. den skal således ske i tilknytning til en international rutekørsel).

Forordning nr. 1073/2009 ændrede også [forordning nr. 561/2006](#) om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport. Det er også blevet suppleret ved [Kommissionens forordning \(EU\) nr. 361/2014](#) af 9. april 2014 om gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 1073/2009 hvad angår transportdokumenter vedrørende international personbefordring med bus. Som en del af sine 2017 lovgivningsmæssige dagsorden »Europa på vej« søger Kommissionen at ændre forordning (EF) nr. 561/2006 gennem forslag med titlen: »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer« ([COM\(2017\) 0277](#)) (for yderligere oplysninger om takografer og en kilometertæller, se [3.4.3](#)). Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i april 2019. I september 2019 besluttede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) at indlede interinstitutionelle forhandlinger ([2017/0122\(COD\)](#)).

Parlamentet vedtog ved førstebehandling i februar 2019 sin beslutning om Kommissionens forslag om ændring af forordning (EF) nr. 1073/2009 for yderligere at åbne de nationale markeder for adgang til international buskørsel ([COM \(2017\) 0647](#)). I september 2019 besluttede Transport- og Turismeudvalget at indlede interinstitutionelle forhandlinger ([2017/0288 \(COD\)](#)).

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Inden for vejtransport har Parlamentet fremmet og støttet den gradvise åbning af markedet for godstransport og personbefordring ad landevejen i adskillige beslutninger og betænkninger. Det har gentagne gange mindet om nødvendigheden af, at liberalisering og harmonisering skal ske parallelt med hinanden, og at de sociale aspekter og trafikikkerheden skal sikres. Især med hensyn til cabotagekørsel af gods har Parlamentet udtalt sig til fordel for en større liberalisering med henblik på at mindske antallet af tomkørsler på tilbagevejen (jf. punkt 18 i Europa-Parlamentets [beslutning af 6. juli 2010](#) om en bæredygtig fremtid for transporten^[1]). I sin [beslutning af 15. december 2011](#) om en »køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem^[2]« opfordrede Europa-Parlamentet Kommissionen til at udarbejde en rapport inden udgangen af 2013 om status for Fællesskabets marked for vejtransport. Rapporten skulle vurdere, om der er sket tilstrækkelige fremskridt med hensyn til harmonisering af regler, især

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

[2]EUT C 168 E af 4.6.2013, s. 72.



inden for social- og arbejdsmarkedslovgivningen og lovgivningen om sikkerhed, til at der bør overvejes yderligere åbning af nationale markeder for vejtransport, herunder afskaffelse af restriktionerne for cabotage. Hvad dette angår, har Kommissionen taget et første skridt på vejen med offentliggørelsen i juni 2012 af [en ekspertgruppes rapport om udviklingen af vejtransportmarkedet i EU](#), hvori det anbefales at åbne det europæiske marked for vejgodstransport gradvist. Gruppen anbefalede navnlig, at der indføres to forskellige typer cabotage: 1) en type, som er begrænset til en kort periode og skal ske i tilknytning til en international rute, 2) og en anden type, som ikke sker i tilknytning til en eksisterende international rute, men i stedet skal underkastes en registreringsprocedure til sikring af, at den pågældende chaufførs arbejdsvilkår er underlagt gældende arbejdsret i værtsmedlemslandet. Kommissionen udarbejder en rapport, hvori der gøres [status over Unionens marked for vejtransport](#), inden udgangen af 2022.

Europa-Parlamentet opfordrede i sin [beslutning af 9. september 2015](#) om gennemførelse af hvidbogen om transport^[3] blandt andet til bedre implementering og, om nødvendigt, afklaring eller gennemgang af de fælles regler for adgang til markedet for international vejgodstransport. Parlamentet opfordrede også Kommissionen til at træffe forholdsregler mod ulovlige praksisser, der medfører urimelig konkurrence og ansører til social dumping. I denne sammenhæng støtter Europa-Parlamentet vedtagelsen af en social kodeks, der også tager hånd om problemet med skjult selvstændig beskæftigelse for i højere grad at tage hensyn til særtrækkene ved international vejtransport og sikre fair konkurrence. En [beslutning om vejtransport i Den Europæiske Union](#)^[4] blev vedtaget den 18. maj 2017 og omfatter spørgsmål som f.eks. forbedring af konkurrenceevnen og innovationen i vejsektoren, lettere grænseoverskridende mobilitet på veje, forbedring af de sociale vilkår og sikkerhedsreglerne og fremme af lavemissionsvejtransport.

På sin samling den 20. juni 2017 drøftede Transport- og Turismeudvalget Kommissionens rapport ([COM\(2017\)0116](#)) om [forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#) om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. I september 2019 besluttede Transport- og Turismeudvalget at indlede interinstitutionelle forhandlinger.

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

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

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

