



Dato 24. maj 2017
J. nr. 2017-2520

Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)

den 8. juni 2017

SAMLENOTAT



Indhold

Side 2/37

| | |
|--|----|
| Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til ændring af direktiv om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (Uddannelsesdirektivet) og Kørekortsdirektivet..... | 3 |
| Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester | 10 |
| Dagsordenspunkt 3: Rådskonklusioner om forbedring af trafiksikkerheden (Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed)..... | 26 |
| Dagsordenspunkt 4: Rådskonklusioner om prioriteterne for EU's maritime transport frem til 2020..... | 29 |
| Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til en vejpakke..... | 32 |



Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til ændring af direktiv om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (Uddannelsesdirektivet) og Kørekortsdirektivet

KOM (2017) 47 final

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte d. 1. februar 2017 et forslag til ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er at rette op på visse mangler, der blev afdækket i en evaluering fra 2014.

Med forslaget præciseres flere af direktivets undtagelser, og der fastsættes en ny undtagelse for førere af køretøjer tilhørende landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder ved kørsel med egne varer. Endvidere præciseres rammevilkårene for og indholdet i efteruddannelsen. Der indføres krav om, at medlemsstaterne skal være i stand til at udstede chaufføruddannelsesbevis til alle chauffører, der gennemfører efteruddannelse i den pågældende medlemsstat. Endelig sker der en ajourføring af indholdet i uddannelserne.

Danmark er generelt positiv over for Europa-Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF.

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015) og af kørekortsbekendtgørelsen (BEK nr. 312 af 25/03/2015).

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Det vurderes, at forslaget vil have mindre, positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg 28. februar 2017.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 47 af 1. februar 2017 fremsendt forslag om direktiv om ændring af direktiv



2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Side 4/37

Forslaget er oversendt til Rådet den 1. februar 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med Uddannelsesdirektivet er at udvide arbejdskraftens fri bevægelighed og sikre fri bevægelighed for førere. Endvidere er formålet at hæve standarderne blandt nye chauffører og opretholde og forbedre eksisterende bus- og godschaufførers erhvervs kvalifikationer i hele EU. Direktivet sigter specifikt på at øge chaufførernes opmærksomhed på risici med henblik på at reducere disse og øge trafiksikkerheden. Endvidere indeholder direktivet standarder for erhvervs kvalifikationer, som skal sikre lige konkurrencevilkår i hele EU. Der er således krav om grundlæggende uddannelse for nye bus- og godschauffører og fem dages efteruddannelse hvert femte år for alle bus- og godschauffører. Der er tale om en minimumsændring og således ikke en revision af hele direktivets område.

En rapport om gennemførelse af direktivet fra 2012, en offentlig høring i 2013 og en evaluering af direktivet fra 2014 afdækkede visse mangler, som er til hinder for effektiviteten og sammenhængen i de retlige rammer, og som undergraver direktivets oprindelige mål. Disse mangler vedrører følgende forhold:

- 1) Chaufførerne har vanskeligt ved at få anerkendt fuldført uddannelse gennemført i en anden medlemsstat.
- 2) Indholdet af uddannelsen er kun delvist relevant for chaufførernes behov.
- 3) Der er vanskeligheder med og juridisk usikkerhed i fortolkningen af undtagelserne.
- 4) Der er uoverensstemmelser mellem aldersgrænserne i direktivet om efteruddannelse af erhvervschauffører (2003/59/EF) og direktivet om kørekort (2006/126/EF).

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsforslaget rette op på disse mangler.

Undtagelserne fra direktivets anvendelsesområde præciseres, således at de fremstår klarere og i overensstemmelse med de tilsvarende undtagelser på køre- og hviletidsområdet. Eksempelvis præciseres det i undtagelsen



vedrørende førere af brandbiler, at den kun gælder, hvis kørslen sker som led i brandvæsenets funktioner.

Side 5/37

Endvidere foreslås fastsat en ny undtagelse, der undtager førere af køretøjer tilhørende landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder ved kørsel med egne varer fra kravet om kvalifikationsuddannelse.

Det foreslås, at det præciseres, at efteruddannelsen skal omfatte mindst ét emne om trafiksikkerhed, at det samme emne ikke må gå igen i samme efteruddannelsesforløb, og at det skal sikres, at uddannelsen er relevant for det arbejde, som den konkrete chauffør udfører.

Desuden foreslås indført krav om, at medlemsstaterne skal være i stand til at udstede chaufføruddannelsesbevis til alle chauffører, der gennemfører efteruddannelse i den pågældende medlemsstat.

Bilagene til direktivet, der beskriver krav til indholdet af kvalifikationsuddannelserne, foreslås ajourført, således at kravene blandt andet bedre afspejler den aktuelle situation vedrørende køretøjernes teknologiske og tekniske egenskaber og styrker fokus på brændstofeffektiv kørsel.

Desuden foreslås det, at andre uddannelser, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, f.eks. farligt gods-kurser og dyretransportkurser, fremover kan indgå i efteruddannelsen, og der foreslås indført mulighed for brug af e-learning på både grund- og efteruddannelsen.

Da der for øjeblikket ikke er fastsat samme aldersgrænser i uddannelsesdirektivet (18 år for førere af lastbiler og 21 år for førere af busser) og i kørekortdirektivet (21 år for førere af lastbiler og 24 år for førere af busser), foreslås aldersgrænserne i kørekortdirektivet bragt i overensstemmelse med aldersgrænserne i uddannelsesdirektivet, når erhvervelse af kørekort sker i forbindelse med kvalifikationsuddannelsen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Sagen behandles i TRAN-udvalget i Europa-Parlamentet. Peter Lundgren (EFDD/SE) er valgt som ordfører. Der foreligger endnu ikke en udtalelse eller dato for, hvornår Europa-Parlamentet forventes at behandle sagen i TRAN-udvalget eller på samlingen.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at problemet med den gensidige anerkendelse af efteruddannelse taget i en anden medlemsstat ikke kan løses effektivt af de enkelte medlemsstater alene. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre, at medlemsstaternes administrative praksis tillader gensidig anerkendelse af uddannelse i EU.



Forskellige fortolkninger af direktivet og forskellig praksis i medlemsstaterne påvirker det indre markeds funktionsmåde negativt. Kun fælles EU-regler kan skabe lige konkurrencevilkår for vejtransportvirksomheder og samtidig sikre et minimum af trafiksikkerhed.

På den baggrund konkluderes det, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Uddannelsesdirektivet er gennemført ved bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015) og af kørekortsbekendtgørelsen (BEK nr. 312 af 25/03/2015).

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Det skyldes, at vi allerede kan udstede chaufføruddannelsesbeviser til alle chauffører, herunder udenlandske chauffører, som gennemfører kvalifikationsuddannelsen i Danmark. Endvidere vil der kun være behov for at foretage meget få justeringer af de kvalifikationsuddannelser, der allerede udbydes i Danmark. Der er således kun tale om mindre ændringer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil have mindre, positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af dels den foreslåede undtagelse for landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder og dels, at farligt gods uddannelsen og dyretransportuddannelsen kan indgå i efteruddannelsen.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring den 3. februar 2017 i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Følgende høringssvar er modtaget:



Brancheforeningen for den danske vejgodstransport (ITD):

”ITD ønsker her at afgive høringssvar til forslag til direktiv om kvalifikationskrav for chauffører.

ITD mener, at Kommissionens forslag går i den rigtige retning, idet der har været behov for en del præciseringer og ens fortolkninger i forhold til det nuværende uddannelsesdirektiv.

Der er således behov for yderligere fleksibilitet i sammensætningen af de fag man gennemgår, og den faglige relevans for den enkelte chauffør skal være i orden. Kommissionen præciserer derudover, at hver medlemsstat skal give mulighed for at udstede enten et chaufførefteruddannelsesbevis – eller at dokumentere gennemført kursus på bagsiden af kørekortet (kode 95). Kommissionen har med forslaget lyttet til en del af de ønsker, som ITD og den europæiske transportbranche er kommet med de senere år, og vi kan derfor bakke op om hovedlinjerne i forslaget.

Overordnet set udtrykker vi derfor tilfredshed med, at EU-Kommissionen fremlægger forslag til revision af gældende chaufførefteruddannelsesdirektiv. Det er der nemlig behov for.

Der er nemlig stor forskel på, hvordan reglerne i det nuværende direktiv fortolkes i medlemslandene. Fx er der en del medlemsstater, der IKKE anerkender gennemført chaufførefteruddannelse i et andet EU-land, selvom det udtrykkeligt står i reglerne, at det er alle lande forpligtet til.

Vi er også tilfredse med, at de enkelte medlemsstater mere tydeligt end hidtil pålægges at udstede enten en kode 95 bag på kørekortet – eller udstede et chaufførefteruddannelsesbevis. ITDs medlemmer har ved deres udenlandske statsborgere oplevet problemer med bl.a. Tyskland, der alene tilbyder den ene løsning (kode 95).

Ellers efterlyser ITD større fleksibilitet i gennemførelsen af kurserne. Der bør være plads til, at man på skolerne kan flytte mere rundt med de temaer/emner, som chaufførerne skal gennemgå.

Al undervisning skal naturligvis være relevant, og her har der hidtil været (for mange) eksempler på, hvor chauffører kommer på kursus (på den teoretiske del) inden for noget de ikke beskæftiger sig med til daglig. Der bør i videst muligt omfang tages hensyn til den enkelte kursists ønsker og behov.

Et andet emne er reglerne om hvornår en chauffør er undtaget fra kravet om efteruddannelse. Her er der øjensynligt stor forskel på, hvordan bestemmelsen udmøntes i praksis i medlemsstaterne. Nogle lande anerkender, at en værkstedmedarbejder gerne må køre rundt for at levere en ny lastbil til en



kunde - uden at han skal have gennemført chaufførefteruddannelseskursus. Andre lande anerkender det ikke, så her er der behov for en skriftlig præcisering. Kommissionen har med forslaget til en vis grad præciseret reglerne om undtagelser for kursuskrav.

ITD lægger desuden vægt på, at der bør være sikkerhed for, at man forhindrer gentagelser af kursusindholdet fra gang til gang. En chauffør bør ikke – når han efter 5 år igen skal på skole 2. eller 3. gang – komme til at opleve den samme lærer, det samme materiale, den samme lastbil, den samme skole, det samme indhold, ja, det samme af altting. Det er fint, at EU Kommissionen ønsker en præcisering i direktivudkastet.

Vi anerkender, at der er emner, som man altid bør repeteres i hvert 5. år. Det er ikke mindst reglerne om køre-hvile-tid og førstehjælp, og test af ens kørselsfærdigheder.

Direktivet skal fungere som et rammedirektiv, hvor der skal være plads til at tage nye emner ind mellem evt. revisioner af direktivet. Fx sker der meget på det teknologiske/digitale område lige nu, hvilket gør at chaufføren bør have mulighed for at lære noget om de nye muligheder – også selvom der stod noget herom i direktivteksten for 5 eller 10 år siden. Der skal være plads til, at man kan justere i annekset til direktivet (fx 2 gange om året), for at sikre at der kan optages nye kursusmateriale undervejs.

Nogle lande (fx Tyskland) tillader, at et kursus kan sprede sig over 5 enkelt dage. Men kurset bør efter vores opfattelse ikke overstige en varighed på mere end 12 måneder, efter at chaufføren har gennemført den første kursusdag. Tyskland har i visse tilfælde forbrudt sig netop mod de regler, og det er fint, at dette forhold nu præciseres.

Vi bakker endelig op om, at EU-kommissionen lægger større vægt på hensynet til trafikikkerhed og kursus i brændstofvenlig kørselsadfærd.

ITD er således tilfreds med udspillet fra Kommissionen. Udfordringen bliver fremadrettet nok snarere at få medlemsstaterne til at udmønte reglerne, så de fortolkes ens i hele EU.”

DI Transport:

”DI Transport støtter generelt Kommissionens forslag, der har til formål at forbedre de nuværende regler for lastbils- og buschaufførers erhvervs kvalifikationer, og forenkle de nuværende regler.

DI Transport kan støtte forslag til ændring af artikel 10, der sikrer en gensidig anerkendelse af kvalifikationsbevis og kode 95 på kørekort. Dette vil være en administrativ lettelse for branchen.



For så vidt angår forslag til ændring af bilag 1 til direktiv 2003/59/EF lægger DI Transport stor vægt på, at bilaget opdateres, så det bliver muligt at kombinere den lovpligtige efteruddannelse med andre relevante typer uddannelse, herunder transport af dyr, transport af farligt gods, som er nævnt i direktivforslaget. Det vil øge kvaliteten i uddannelse og give mulighed for at tilpasse efteruddannelsen til de konkrete behov og kompetencer, som den enkelte chaufføren har brug for i sin hverdag.

DI Transport kan støtte den foreslåede tilpasning af undtagelser, så de er i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid. DI Transport skal derudover opfordre til, at regeringen forbindelse med den kommende revision af reglerne om køre og hviletid arbejder for at ændre undtagelsen i forordning 561/2006 for busser i rutekørsel fra 50 km til 100 km med henblik på at lette de administrative byrder for busbranchen.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forhandlingerne om forslaget begyndte i februar i Rådets transportarbejdsgruppe. De andre landes holdning til forslaget er generelt positiv, og der forventes at være et kvalificeret flertal for forslaget.

Det maltesiske formandskab har fremsat et kompromisforslag som giver medlemsstaterne mulighed for at undtage kørsel med køretøjer tilhørende landbrugs-, gartneri-, opdræts- og fiskerivirksomheder ved kørsel med egne varer. Ved undtagelse er det muligt at fastsætte begrænsninger for kørslen.

Endvidere præciseres det i kompromisforslaget, at andre uddannelser, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, f.eks. kurser om farligt gods og dyretransportkurser, fremover kan indgå i efteruddannelsen med én dag, og at mulighed for brug af e-learning kun kan ske på uddannelsesstederne.

10. Regeringens generelle holdning.

Regeringen støtter som udgangspunkt det overordnede mål om at skabe ensartet fortolkning af direktivets undtagelser og ensartet praksis i alle medlemsstater samt at styrke færdselssikkerheden.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 28. februar 2017.



Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester

Side 10/37

KOM (2016) 285

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i margenen.

1. Resumé

Høje fragtpriser er i dag efter Kommissionens opfattelse en hindring for den grænseoverskridende e-handel. Da det befordringspligtige område er forskelligt fra medlemsland til medlemsland, skønnes postdirektivet (97/67/EF) ikke at være tilstrækkeligt til at sikre overkommelige priser for tjenester, der indgår i e-handlen.

Med forslaget tilstræbes:

- 1) Øget prisgennemsigtighed ved offentliggørelse af priserne på udvalgte produkter, som de befordringspligtige virksomheder tilbyder og ved et krav om, at forvaltningsmyndighederne vurderer prisoverkommeligheden.*
- 2) Forbedring af myndighedstilsynet ved at gøre det klart, at alle pakkeleveringsvirksomheder (over en vis størrelse) er forpligtet til at fremlægge basisstatistikker for de nationale forvaltningsmyndigheder.*
- 3) Øget konkurrence ved krav om tredjepartsadgang til de befordringspligtige postvirksomheders grænseoverskridende netværk og multilaterale prisaftaler.*

Forslaget vil pålægge Trafik- og Byggestyrelsen en række nye administrative opgaver inden for markedstilsynet på pakkepostområdet og derved medføre, at de statslige (administrative) udgifter til at føre tilsyn med pakkeleveringsvirksomheder øges. Forslaget vurderes også at ville kunne få erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øgede administrative byrder for pakkeleveringsvirksomhederne.

Regeringen finder, at det er hensigtsmæssig forbrugeroplysning at indsamle og offentliggøre oplysninger om pakkeleveringsvirksomheders aktiviteter, herunder hvilke tjenester, de tilbyder, deres salgsbetingelser m.v.

Derimod giver kravet om tilsyn med prissætning og -overkommelighed regeringen anledning til bekymring, idet pakkemarkedet er fuldt liberaliseret og konkurrencepræget. På et sådant marked vil prisen i sidste ende være udtryk for en balance mellem udbud og efterspørgsel. Kravet vil derfor medføre unødvendige administrative byrder for danske tilsynsmyndigheder.

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 25. november 2016 til orientering.



Der blev oversendt samlenotat til Europaudvalget den 18. november 2016.

Side 11/37

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2016) 285 af 25. maj 2016 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester. Forslaget er oversendt til Rådet den 1. juni 2016 i dansk sprogversion.

Forslaget er en del af Kommissionens e-handelspakke fra den 25. maj 2016, som skal understøtte og stimulere væksten i den grænseoverskridende e-handel. Pakken indeholder desuden elementer om imødegåelse af geoblokering og andre former for forskelsbehandling, effektiv forbrugerbeskyttelse på tværs af grænserne samt retningslinjer om anvendelsen af direktivet om urimelig handelspraksis.

Forslaget til forordning er fremsat med hjemmel i artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, da det vedrører det indre marked for pakkeleveringstjenester og dets virkemåde, og det skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Høje priser på grænseoverskridende leverancer for e-detailhandlere og forbrugere, navnlig i fjerntliggende områder, og for små og mellemstore virksomheder er ifølge Kommissionen en hindring for den grænseoverskridende e-handel.

Kommissionen peger på, at de – angiveligt - høje priser blandt andet skyldes de begrænsede forsendelsesmængder fra mindre afsendere, som svækker deres forhandlingsposition med det resultat, at mindre e-detailhandlere og privatkunder må betale højere priser og har færre leveringsmuligheder. Derudover har mange nationale forvaltningsmyndigheder begrænsede muligheder for at føre tilsyn med det grænseoverskridende pakkemarked, hvilket medfører manglende viden om mulige markedssvigt eller andre reguleringsmæssige problemområder.

Detailhandlere og forbrugere mangler ifølge Kommissionen tillige tilstrækkelige oplysninger om de forskellige leveringsmuligheder, der er til rådighed.



3. Formål og indhold

Kommissionens forslag, der skal ses som et supplement til 3. postdirektiv (97/67/EF, som ændret ved direktiv 2002/39/EF og 2008/6/EF), består af tre elementer.

For det første pålægges alle pakkeleveringsvirksomheder – dvs. egentlige postvirksomheder samt kurervirksomheder og andre ekspresleveringsvirksomheder - en pligt til at meddele de nationale forvaltningsmyndigheder – i Danmark Trafik-, Bygge- og Byggestyrelsen – baggrundsoplysninger om virksomheden. Endvidere skal samme virksomheder i det omfang, de beskæftiger mere end 50 personer, årligt indberette en række grundlæggende statistiske oplysninger til myndighederne, herunder den årlige omsætning, antal ansatte og antal befordrede postforsendelser.

For det andet skal de befordringspligtige postvirksomheder i medlemslandene – i Danmark Post Danmark A/S – årligt indsende samtlige listepreiser for en række udvalgte produkter samt terminalafgifterne for postforsendelser fra andre medlemslande. De nationale forvaltningsmyndigheder skal inden for en angiven frist fremsende disse oplysninger til Kommissionen.

For det tredje skal den nationale forvaltningsmyndighed, Trafik- og Byggestyrelsen, vurdere, hvorvidt de nævnte listepreiser hos Post Danmark er overkommelige for brugerne. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen orienteres om denne vurdering i lighed med de nationale forvaltningsmyndigheder i de andre medlemsstater.

Som led i forslaget indgår en pligt for de befordringspligtige postvirksomheder til at meddele øvrige operatører på pakkeområdet oplysning om indgåede, multilaterale aftaler med andre landes befordringspligtige postvirksomheder om terminalafgifter for grænseoverskridende pakketjenester og til at give disse adgang til deres netværk med tilhørende faciliteter og databaser, der er nødvendige for levering af grænseoverskridende pakketjenester.

Formålet er samlet set at gøre de nationale forvaltningsmyndigheders tilsyn mere effektivt, at skabe større gennemsigtighed for så vidt angår tilgængelighed og priser for forskellige grænseoverskridende pakkeposttjenester samt at fremme konkurrencen.

Kommissionen forventer, at forslaget bør medføre, at priserne for grænseoverskridende pakkelevering, som betales af individuelle forbrugere og mindre e-detailhandlere især i fjerntliggende områder, reduceres.

Kommissionen foreslår en forordning, idet denne sikrer afskaffelse af hindringer for det indre marked ved at supplere de eksisterende rammebetingelser for posttjenester.



4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Ifølge Kommissionen er den nuværende lovgivningsmæssige ramme (direktiv 97/67/EF) ikke blevet gennemført på en måde, som sikrer prisoverkommelige grænseoverskridende pakkeleveringstjenester i hele EU ud over postbefordringspligten. Grænseoverskridende levering indebærer i sagens natur leveringstjenester i mere end en medlemsstat og kan derfor ikke overvåges af de nationale forvaltningsmyndigheder, der handler uafhængigt af hinanden og uden oplysninger om omkostninger ved levering i andre medlemsstater, f.eks. terminaltakster (priser for behandling og levering i andet land), som operatøren i modtagermedlemsstaten opkræver operatøren i oprindelsesmedlemsstaten. Der er brug for foranstaltninger på EU-plan for at afhjælpe de underliggende årsager til problemet. De nationale regulerende myndigheder er ansvarlige for at vurdere, om grænseoverskridende tjenester er overkommelige i pris på baggrund af markedsforholdene i den pågældende medlemsstat.

Endvidere anfører Kommissionen, at forskellene i de nationale regler for myndighedstilsyn med pakkeleveringsvirksomheder, som ikke i sig selv er uforenelige med direktiv 97/67/EF, skaber juridisk usikkerhed og hindringer for det indre marked for posttjenester. Der er behov for foranstaltninger på EU-plan for at opstille mindstekrav til det lovpligtige tilsyn med samtlige postvirksomheder i hele Unionen og dermed undgå lovgivningsmæssig opdeling. Nærhedsprincippet vurderes således at være overholdt, eftersom Unionens indsats er nødvendig for at afskaffe bestemte hindringer for det indre marked.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, idet den enkelte medlemsstat ikke vil kunne foretage en effektiv regulering af grænseoverskridende pakkeleveringstjenester i EU inden for det nuværende regelsæt.

6. Gældende dansk ret

I medfør af postlovens § 2, stk. 3, (lov nr. 1536 af 21. december 2010, som ændret ved lov nr. 172 af 26. februar 2014) er adresserede pakker ("kontraktpakker"), som befordres i henhold til en forudgående aftale mellem den virksomhed, som befordrer pakken, og afsenderen, ikke omfattet af loven, herunder af lovens krav om en tilladelse til erhvervsmæssig postbefordring. Dette gælder dog ikke Post Danmarks befordring af sådanne pakker.

Det danske pakkemarked er herudover præget af stærk konkurrence mellem en række forskellige aktører, herunder den befordringspligtige postvirksomhed,



Post Danmark. Det samme gælder den grænseoverskridende pakkepostbefordring.

Side 14/37

Den anførte bestemmelse i postlovens § 2, stk. 3, indebærer derfor, at store dele af det danske pakkepostmarked ikke er underlagt tilsyn fra Trafik- og Byggestyrelsens side, hvilket heller ikke har været intentionen fra lovgivers side. Styrelsen kan i medfør af § 24 i postloven alene udbede sig nødvendige økonomiske oplysninger og oplysninger om udførelsen af en pakkepostvirksomheds tilladelsespligtige postbefordring fra egentlige postvirksomheder, dvs. virksomheder, der har ansøgt styrelsen om tilladelse til at udføre postvirksomhed, jf. §§ 1-3 i bekendtgørelse nr. 727 af 24. juni 2011 om postbefordring og postvirksomheder.

Virksomheder, der udelukkende befordrer ”kontraktpakker”, samt kurér- og ekspresleveringsvirksomheder skal ikke søge styrelsen om tilladelse til denne type aktiviteter og er dermed ikke underkastet tilsyn fra Trafik- og Byggestyrelsens side. Forordningsforslaget vil derfor dels fordrer et større tilsyn end under de nuværende regler, dels vil udvidelsen af oplysningsforpligtelsen til at gælde alle pakkevirksomheder medføre administrative byrder for virksomhederne.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil række ud over de beføjelser, som Trafik- og Byggestyrelsen har efter den gældende postlov, jf. § 24, hvorfor en vedtagelse af forslaget vil betyde en ændring af postloven.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget kan medføre, at de statslige (administrative) udgifter til at føre tilsyn med pakkeleveringsvirksomheder øges. Forslaget vurderes ikke at få yderligere statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget vurderes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vurderes at få erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øgede administrative byrder for pakkeleveringsvirksomheder i forbindelse med indberetning af basisstatistikker til tilsynsmyndigheden. Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at forslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. Disse konsekvenser bliver derfor ikke kvantificeret yderligere. Vurderingen gælder de registrerede virksomheder, som har tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at have andre væsentlige konsekvenser, herunder i forhold til beskyttelsesniveauet.



8. Høring

Forslaget blev sendt i høring den 31. maj 2016 i EU Specialudvalget for Transport og Bygning samt til følgende organisationer/virksomheder: Danske Fragtmænd, Danske Speditører, FDIH (Foreningen for Distance- og Internethandel), GLS Denmark. Høringsfristen var den 8. juni 2016.

Der er modtaget høringssvar fra Forbrugerrådet Tænk, Dansk Industri (DI), Post Danmark A/S og Dansk Erhverv. Følgende har meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringen: Grønlands Selvstyre og Erhvervsflyvningens Sammenslutning.

Forbrugerrådet Tænk:

Forbrugerrådet Tænk har meddelt, at man har følgende umiddelbare bemærkninger:

Forbrugerrådet Tænk finder, at forordningen er et nyttigt instrument i arbejdet for at opnå den nødvendige gennemsigtighed omkring priser og omkostninger ved pakkeleveringstjenester.

Forbrugerrådet Tænk tvivler dog på, om forslaget reelt vil have den gennemslagskraft på priserne, der søges opnået. Denne effekt vil således afhænge af effektiviteten hos de enkelte landes myndigheder og af virksomhedernes vilje til at ændre praksis. En mere håndfast tilgang ville formentlig have givet et bedre resultat. Det er derfor vigtigt løbende at følge op på den effekt forordningen har på priserne, som forbrugerne betaler.

Dansk Industri (DI)

DI har følgende bemærkninger:

DI er grundlæggende positivt indstillet over for forslagens formål om at fremme e-handel på tværs af grænser i Europa.

DI finder det dog væsentligt, at forslaget ikke medfører øgede administrative byrder for erhvervslivet og distributører på et pakkemarked, som allerede er stærkt konkurrenceudsat. Dette gør sig bl.a. gældende i forhold til forslagens artikel 3 om oplysningspligt, som vil pålægge virksomheder og nationale myndigheder betydelige øgede omkostninger. Dette synes ydermere ikke at være proportionalt i forhold til den relativt begrænsede del af pakkemarkedet, standardforsendelser uden mængderabat, som sendes af private forbrugere og mindre virksomheder, der er omfattet af forslaget.

Samtidig er den foreslåede priskontrol og netværksadgang efter DI's opfattelse unødvendigt i et liberaliseret postmarked i Europa, som allerede i dag kontrolleres effektivt gennem konkurrencelovgivningen.



DI har endelig noteret sig, at transport- og logistikrådet samt levering af pakker på baggrund af individuelt, kommercielt forhandlede priser ikke er omfattet af forordningen. Dette er vigtigt at fastholde under forhandlingerne af forslaget, og foreslås derfor indskrevet som betragtning i forordningen.

Post Danmark A/S

Post Danmark har gennemgået forslaget til ny forordning om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester og har følgende overordnede bemærkninger:

Post Danmark støtter som udgangspunkt de initiativer, som Kommissionen har taget for at udvikle e-commerce markedet i Europa. Men det er virksomhedens opfattelse, at der allerede er tale om et stærkt konkurrencepræget marked med en stigende konkurrence, hvor en regulering på nuværende tidspunkt kan komme til at virke konkurrencebegrænsende og hindrende for en blomstrende udvikling af e-commerce markedet, som Post Danmark som distributør meget gerne ser understøttet.

Post Danmark finder, at en stærk regulatorisk intervention på eksempelvis prisområdet vil være begrænsende i forhold til udviklingen af dette marked. Det at opbygge den nødvendige kapacitet, forbedre de operationelle processer og implementere innovative løsninger kræver mange ressourcer og store investeringer. Yderligere regulering vil medføre betydelige øgede omkostninger og vil i betydeligt omfang svække de postale operatørers muligheder for og interesse i at investere og udvikle dette område til fordel for kunderne og de mindre SME'ere.

Forslaget til forordning indebærer en markant forøgelse af de administrative byrder for befordringspligtige postvirksomheder og de nationale myndigheder. De betydelige administrative byrder, der er forbundet med forslaget, særligt bestemmelserne om prisoplysninger, priskontrol og netværksadgang, er efter Post Danmarks opfattelse ikke proportionale med, at forslaget hovedsageligt vedrører en meget begrænset del af pakkemarkedet, nemlig standardforsendelser uden mængderabat, der sendes af privatpersoner og små virksomheder.

Endvidere virker dette forslag til forordning heller ikke i harmoni med Kommissionens intention fra 2015, som det fremgår af Strategien for det indre digitale marked, om at gøre det lettere for enkeltpersoner og små virksomheder at sende grænseoverskridende pakker.

Post Danmark peger på, at forsendelser fra mellemstore virksomheder – i modsætning til forslagets intention - typisk ikke vil være omfattet, da de normalt sendes som kontraktpakker. Forslaget rammer derfor primært C2X-pakkemarkedet, der i forvejen af de fleste aktører på pakkemarkedet anses for mindre lukrativt, og hvor Post Danmark har en meget begrænset indtjening. Det er efter Post Danmarks opfattelse særdeles uheldigt, at Post Danmark pålægges yderligere administrative omkostninger på dette kommercielt ikke særlig attraktive marked. I sidste ende kan Post Danmark blive nødsaget til at



vælte sådanne omkostninger over på brugerne.

Side 17/37

Formålet med forordningen kan efter Post Danmarks opfattelse nås med betydelig mindre indgribende og administrativt byrdefulde foranstaltninger. De forhold Post Danmark er underlagt under den almindelige konkurrencelovgivning og i det nuværende postdirektiv er efter virksomhedens opfattelse fuldt ud tilstrækkelige.

Forslaget indebærer en de facto priskontrol på en del af pakkemarkedet, hvilket efter Post Danmarks opfattelse er et tilbageskridt for et liberaliseret postmarked. Såfremt det anses for tvingende nødvendigt at indføre bestemmelser om priskontrol, hvilket Post Danmark ikke er enig i, bør disse som minimum gælde ens for alle virksomheder som agerer på pakkemarkedet og opfylder definitionerne i henhold til dette forordningsudkast for, så der sikres lige konkurrencevilkår for alle på markedet, og ikke kun pålægges den befordringspligtige virksomhed.

Ifølge forslaget vil befordringspligtige postvirksomheder skulle give andre aktører adgang til sit netværk for grænseoverskridende forsendelser. Efter Post Danmarks opfattelse findes der ikke adgangsbarrierer på pakkemarkedet, der retfærdiggør det betydelige indgreb i en virksomheds handlefrihed, der er forbundet med, at virksomheden skal påtvinges at give andre adgang til sit netværk.

Udover disse generelle bemærkninger har Post Danmark følgende konkrete bemærkninger til de enkelte bestemmelser i forslaget:

Ad artikel 2: Definitioner:

Det fremgår af bestemmelsen, at definitionerne i art. 2 skal fortolkes i overensstemmelse med postdirektivet. Ifølge definitionen i forslaget til artikel 2, litra a, omfatter pakkeleveringstjenester alle postforsendelser, bortset fra brevforsendelser, op til 31,5 kg. Sammenholdes denne definition med definitionerne af henholdsvis "postforsendelse" og "brevforsendelse" i postdirektivet, jf. postdirektivets art. 2, nr. 6 og 7, fører det til, at kataloger, aviser og tidsskrifter må anses for pakkeleveringstjenester, da de i henhold til postdirektivet er "postforsendelser", men ikke "brevforsendelser". Post Danmark formoder, at dette ikke har været tilsigtet.

I den danske sprogversion er "shall not" oversat til "bør ikke" i art. 2, litra a, hvilket efter Post Danmarks opfattelse ikke er korrekt. Det bør i stedet eksempelvis anføres, at "transport alene anses ikke for at være en pakkeleveringstjeneste".

Ad artikel 3: Oplysningspligt

Den foreslåede bestemmelse indebærer en forøgelse af de oplysninger, der skal indberettes af postvirksomheder i forhold til i dag, og dermed en vis forøget



administrativ byrde, men det er oplysninger, som vi som virksomhed kan tilvejebringe. Indberetningspligten omfatter endvidere i modsætning til i dag kommercielt følsomme oplysninger om segmentopdelte omsætnings- og mængdetal. Det fremgår ikke eksplicit af artikel 3, at disse følsomme data skal behandles fortroligt, hvilket efter Post Danmarks opfattelse bør præciseres i bestemmelsen. I den forbindelse henleder Post Danmark opmærksomheden på, at offentliggørelse af procentandele eller indeksering også kan være kompromitterende for de enkelte virksomheder, hvis der er få indberetningspligtige virksomheder og/eller relevante forsendelser fra disse (fx er kun pakkeprodukter med omdeling omfattet af bestemmelsen).

Postvirksomheder har ofte forskellige forretningsbetingelser for de enkelte posttjenester. Det kan efter Post Danmarks opfattelse derfor med fordel præciseres i stk. 1, litra c, at det er de almindelige forretningsbetingelser for grænseoverskridende pakkeleveringstjenester, der skal indsendes til den nationale forvaltningsmyndighed.

I forslaget til stk. 2 bør ”i første afsnit” efter Post Danmarks opfattelse erstattes med ”i stk. 1”, så der ikke er tvivl om, hvilke ændringer som virksomhederne skal indberette. Alternativt skal nummereringen af bestemmelserne ændres. Ifølge forslaget til stk. 6 gælder der en minimumsgrænse på 50 beskæftigede for at en virksomhed er indberetningspligtig, for så vidt angår oplysninger i stk. 1 og 2, men ikke oplysninger i stk. 3. Post Danmark formoder, at det beror på en fejl, at undtagelsen ikke også omfatter stk. 3-oplysninger, jf. også det ovenfor anførte om ”i første afsnit”. Der bør efter Post Danmarks opfattelse ikke være fortolkningstvivl om et så vigtigt forhold.

En lang række ikke-befordringspligtige postvirksomheder gør - i modsætning til Post Danmark - i vid udstrækning brug af ”selvstændige vognmænd”, der på fast basis udfører sortering, transport og ikke mindst distributionsopgaver for postvirksomheden. Som følge heraf forventer Post Danmark, at en række større aktører vil være undtaget fra indberetningspligten, såfremt beskæftigelseskravet skal fortolkes som et sædvanligt ansættelsesretligt over- underordningsforhold. Post Danmark forventer derfor, at væsentlig omsætning og mængder i markedet ikke vil skulle indberettes til forvaltningsmyndighederne i de enkelte lande, som forslaget er formuleret nu. Det er ikke hensigtsmæssigt. Efter Post Danmarks opfattelse bør minimumsgrænsen på 50 beskæftigede præciseres, så grænsen tillige omfatter selvstændige vognmænd, der er knyttet til postvirksomheden.

Ad artikel 4: Gennemsigtige takster og terminaltakster:

Forslaget medfører en forøget administrativ byrde for såvel de befordringspligtige postvirksomheder som de nationale forvaltningsmyndigheder. Post Danmark vil være i stand til at tilvejebringe disse oplysninger.



Terminalafgifter er fortrolige oplysninger, som skal indsamles og rundsendes til øvrige landes forvaltningsmyndigheder i Europa, men det centrale spørgsmål er, hvad Kommissionen vil anvende disse oplysninger til. Der er tale om oplysninger vedrørende kommercielle aftaler, som af konkurrencehensyn ikke må videreformidles. Endvidere er der i forordningen ingen direkte henvisninger til, at denne fortrolighed er sikret.

Post Danmark står uforstående overfor, at det alene er de beforderingspligtige postvirksomheder, der skal indberette offentlige takstoversigter og fortrolige terminaltakster. Hvis der skal opnås gennemsigtighed på markedet, bør kravet gælde for alle postvirksomheder. Ens krav vil samtidig sikre lige konkurrencevilkår for alle på markedet.

Post Danmark tager for givet, at der kun er tale om oplysninger om terminalafgifter vedrørende de 15 produkter som er anført i bilaget.

Det er Post Danmarks vurdering, at kun en meget lille andel af de grænseoverskridende pakker vil blive sendt på vilkår, der vil blive omfattet af de indberetningspligtige takstoversigter. Det er Post Danmarks vurdering, at det er et meget stort administrativt apparat, der skal sættes op for at varetage denne opgave i forhold til den lille andel af pakkemarkedet dette omhandler, hvorfor forslaget efter Post Danmarks opfattelse ikke rammer formålet med reguleringen.

Post Danmark bemærker endvidere, at det til trods for produktdefinitionerne i bilaget til forordningen uundgåeligt vil være meget vanskeligt at sammenligne priser på tværs af landene. Det vil sandsynligvis være muligt at opstille sammenligninger for visse lande og visse vægtgrænser, som ikke matcher eksempelvis prisniveauet for en pakke den modsatte vej, mens det modsatte kan være gældende for andre lande og vægtgrupper. Eksempelvis har landene ikke samme vægtintervaller og samme tillægsydelse tilknyttet de enkelte produkter, hvorfor en sammenligning meget sandsynligt bliver en sammenligning af ikke sammenlignelige størrelser.

Ifølge forslaget til stk. 3 skal beforderingspligtige postvirksomheder fremsende oplysninger om terminaltakster for "postforsendelser fra andre medlemsstater", - vurderet ud fra ordlyden – vil det sige ankommande forsendelser. Denne forståelse harmonerer imidlertid ikke umiddelbart med bestemmelsen i stk. 4, hvorefter de nationale forvaltningsmyndigheder skal fremsende de indhentede terminaltakster til de nationale forvaltningsmyndigheder i oprindelseslandene. Det bør derfor efter Post Danmarks opfattelse præciseres i forslaget, om bestemmelsen tillige omfatter terminaltakster for afgående forsendelser, så der ikke opstår fortolkningstvivelser herom.

Ad artikel 5: Vurdering af taksternes overkommelighed:



Bestemmelsen i artikel 5 indebærer en pligt for de nationale forvaltningsmyndigheder til at foretage priskontrol af grænseoverskridende takster én gang årligt. Priskontrollen omfatter samtlige 15 forsendelsestyper angivet i bilaget til forordningen og til og fra hvert enkelt EU-land. Forvaltningsmyndighedens prisvurdering skal endvidere sendes til Kommissionen, konkurrencemyndighederne og samtlige medlemslande, herunder i en ikke-fortrolig udgave. Som nævnt ovenfor vil det være en kompleks opgave at foretage de pågældende prisvurderinger, da der er forskelle på de enkelte standarder og pris- og produktkategorier i de enkelte lande. Der vil således være betydelige administrative omkostninger forbundet med denne byrde, både for den befordringspligtige postvirksomhed og for den nationale forvaltningsmyndighed.

Efter Post Danmarks opfattelse står disse betragtelige administrative byrder ikke mål med reguleringen, ligesom priskontrol ikke harmonerer med et liberaliseret marked.

I overensstemmelse med postdirektivet udarbejder Post Danmark, i lighed med andre befordringspligtige postvirksomheder, et produktøkonomiregnskab, der viser produktøkonomien for de enkelte tjenester, der er omfattet af befordringspligten.

Såfremt Post Danmark havde urimelige høje priser på forsendelser til og fra udlandet, ville dette således uden videre kunne aflæses af produktøkonomiregnskabet. Det er derfor efter Post Danmarks opfattelse helt unødvendigt at gennemføre omfattende prisvurderinger, som forslaget lægger op til.

Hvis det må anses for tvingende nødvendigt at indføre bestemmelser om priskontrol, hvilket Post Danmark ikke er enig i, bør bestemmelserne som minimum gælde ens for alle postvirksomheder på markedet, så der sikres lige konkurrencevilkår for alle aktører.

Post Danmark bemærker derudover, at der ved vurderingen af priserne bør tages højde for, at der i Danmark de senere år har været en kundedrevet udvikling på forbrugermarkedet gående på et ønske om mere ensartede priser. Det har betydet, at vægtkategorier, priskalkulationsmetoder, tillæg og zoner er reduceret, så det er blevet lettere at overskue for forbrugere og mindre erhvervsdrivende.

Endeligt bemærker Post Danmark, at nogle af tidsfristerne i forslaget ikke synes at harmonere med hinanden. Ifølge forslaget til artikel 5, stk. 1, skal forvaltningsmyndigheden foretage prisvurderingen inden for 3 måneder efter modtagelse af oplysninger om priser fra den befordringspligtige virksomhed. Priser skal indsendes senest den 31. januar, hvilket betyder, at forvaltningsmyndigheden derfor senest skal træffe afgørelse den 30. april. Går



afgørelsen den beforderingspligtige postvirksomhed imod, har postvirksomheden 15 arbejdsdage til at komme med yderligere oplysninger og/eller begrundelser. Herefter træffer forvaltningsmyndigheden endelig afgørelse. Henset hertil vil det ikke i alle tilfælde være muligt at overholde fristen i stk. 5 for offentliggørelse inden den 30. april. Det vil endvidere ikke være muligt at fremlægge oplysningerne den 31. januar som angivet i stk. 4, medmindre der menes det efterfølgende kalenderår.

Ad artikel 6: Gennemsigtig og ikke-diskriminerende grænseoverskridende adgang:

Den så godt som ubetingede adgang til multilateralt aftalte terminaltakster og infrastruktur til tredjepartsoperatører, som forslaget beskriver, åbner op for cherry-picking for konkurrerende operatører. Det er Post Danmarks opfattelse, at der ikke via dette forslag til regulering skal åbnes op for såkaldt down stream acces. Er dette tilfældet, er der så fald tale om en helt grundlæggende ændring af de vilkår, der hidtil har været gældende i forhold til pakkemarkedet.

Det bør således klart fremgå af forordningen, at der ikke kan anmodes om adgang til enkelte netværkselementer, f.eks. distribution, men at der alene kan opnås adgang til den samlede ydelse fra udvekslingskontoret og frem til modtageren. Hvis der er adgang til enkelte elementer, vil dette ligeledes muliggøre cherry-picking på den beforderingspligtige virksomheds bekostning. Endelig skal det sikres, at prisen for adgang til enhver tid giver den beforderingspligtige postvirksomhed fuld omkostningsdækning samt en rimelig avance.

Post Danmark skal endvidere bemærke, at pligten til at offentliggøre priser på standardtilbuddet i de enkelte medlemslande medfører stor risiko for, at det er muligt for uvedkommende at regne sig frem til de fortrolige terminaltakster. Endvidere vil dette lægge op til yderligere bureaukrati i forhold til at sikre en smidig og hurtig behandling af den voksende e-handel.

Derudover skal det bemærkes, at offentliggørelsen af et standardtilbud og hele fastlæggelsen af processen for opnåelse af enighed om grundlaget for det individuelle tilbud indebærer en risiko for en langvarig og besværlig proces på et område, hvor hurtighed og effektivitet er en nødvendighed. Dertil kommer at denne besværlige proces i sig selv vil indebære en betydelig risiko for, at der opstår en usikkerhed i forhold til prisfastsættelsen til den enkelte afsender, som kan føre til en den modsatte effekt af Kommissions ønske om at fremme e-handlen i Europas indre marked.

Ad artikel 8: Revision:

Med hensyn til implementeringstidspunkt er det Post Danmarks opfattelse, at denne forordning kræver så stor forberedelse og så mange ændringer i virksomhedens processer, at den tidligst kan implementeres fra 2019. Dette skal ligeledes ses i lyset af den udvikling af e-commerce markedet, som allerede



er i gang og de initiativer, som de nationale postoperatører er i færd med at implementere for at styrke gennemsigtigheden og effektiviteten på det voksende e-handelsmarked.

Side 22/37

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har svaret på høringen som følger:

EU-Kommissionen offentliggjorde 25. maj 2016 en e-handelspakke indeholdende 5 initiativer, der alle har til formål at fjerne barrierer for grænseoverskridende e-handel og øvrige on-line aktiviteter. Initiativerne kommer oven på nogle tidligere fremsatte forslag med samme formål. De 5 nye initiativer er:

- Forslag til forordning om pakkelevering
- Forslag til forordning om geoblocking
- Forslag til revision af CPC-forordningen
- Vejledning om UCP-direktivet
- Meddelelse om online platforme

De tidligere fremsatte initiativer er forslag til kontraktregler for salg af fysiske varer og digitalt indhold og persondataforordningen. Senere i 2016 forventes endvidere et forslag om "one-stop-shop" for momsbetaling ved grænseoverskridende handel med varer.

Forslaget om pakkelevering skal således ses i sammenhæng med de yderligere initiativer på området og har yderligere perspektiver idet pakkelevering naturligvis ikke kun omfatter e-handelsområdet.

Billig, effektiv og troværdig pakkelevering er helt afgørende blandt andet for succesfuld e-handel, også over grænserne. I det lys finder Dansk Erhverv det positivt, at Kommissionen vil styrke konkurrencen ved at skabe større gennemsigtighed om priserne for pakkelevering over grænserne.

Der har tidligere været forslag fremme om prisregulering på området. Dansk Erhverv skal i den forbindelse gentage, at vi ikke støtte(r) politisk regulering af priserne, hverken på dette eller på andre områder. Politisk regulering af priser er ikke hensigtsmæssig i en markedsøkonomi. Prisdannelsen skal overlades til markedet og politikerne sikrer bedst billige priser ved at sørge for at konkurrencen fungerer.

Private pakkedistributører har allerede velfungerende pakkenetværk over grænserne i EU, med gode forbrugermuligheder for eksempel med anvendelse af track-and-trace og fleksibel levering. Dansk Erhverv er glad for, at der ikke ændres ved det med dette forslag. Organisationen støtter således også generelt de fravalg, der angives i udkastet og som derfor ikke bliver en del af den kommende regulering.

Forslaget indeholder i udkast til artikel 3 bestemmelser om diverse oplysningsforpligtelser primært for virksomheder på 50 ansatte og derover samt virksomheder, der er etableret i mere end én medlemsstat. Dansk Erhverv



er som udgangspunkt skeptiske i forhold til de administrative forpligtelser, dette vil pålægge de private aktører på området.

Side 23/37

Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at branchen inddrages i at fastlægge præcist hvilke data, der kan indsamles nationalt under hensyntagen til deres individuelle produktionsforhold, registreringsmuligheder og fortrolighed.

For så vidt angår forslagene om regulering af de beforderingspligtige virksomheder, skal Dansk Erhverv blot generelt bemærke, at man finder, at den bedste metode til at fjerne de til tider og på visse steder monopollignende tilstande i europæisk pakkelevering er at styrke konkurrencen og gennemsigtigheden på området.

Der henvises endvidere til Dansk Erhvervs hørings svar af d.d. til specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål vedrørende Kommissionens meddelelse om e-handel med videre. Svaret vedlægges som bilag da det er relevant også for denne høring.

I den forbindelse bemærkes yderligere til orientering, at Dansk Erhverv ligeledes støtter Kommissionens forslag om at fjerne bagatelgrænsen for småpakker fra 3. lande. Den nuværende bagatelgrænse for småpakker fra 3. lande skaber konkurrenceforvridning for netbutikker i EU-lande til fordel for netbutikker uden for EU. Ifølge Kommissionen gik EU-landene tilsammen glip af over € 500 mio. i 2013 i moms på varer, der blev e-handlet i lande uden for EU, men som lå under moms bagatelgrænsen (EU-Kommissionen, maj 2015, 'Assessment of the application and impact of the VAT exemption for importation of small consignments').

Dansk Erhverv er åben over for en fælles bagatelgrænse for at hjælpe små virksomheder, hvis den er på niveau med den eksisterende danske bagatelgrænse, hvor virksomheder i Danmark først skal momsregistreres, når de sælger for ca. €7.000.

Som det blandt andet fremgår af ovenstående er det samlede område af relevans for pakkelevering, e-handel, moms, osv. relativt komplekst og i kraftig udvikling. Henset hertil, samt henset til den korte høringsfrist forbeholder Dansk Erhverv sig muligheden for at vende tilbage med yderligere bemærkninger på et senere tidspunkt.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På nuværende tidspunkt har der været afholdt en del møder i Rådets arbejdsgruppe om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester.

Møderne har båret præg af en grundlæggende støtte til formålet med forordningen om at øge konkurrencen og sænke priserne, men der har også været mange opklarende spørgsmål til de enkelte elementer, herunder om det er realistisk at opnå mere konkurrence og lavere priser gennem tiltag som transparens og øget tilsyn. Herudover har flere medlemsstater også stillet spørgsmål ved grænsen på 50 medarbejdere for at falde ind under forpligtelserne i art. 3, de fastsatte tidsfrister, konceptet om "affordability" i



prissætningen, samt om, hvorvidt kun befordringspligtige pakkedistributører skal være omfattet af alle bestemmelser.

Side 24/37

Endelig har flere medlemsstater tilkendegivet, at de ikke efterspørger prisregulering og har peget på risikoen for, at reguleringen bliver unødigt bureaukratisk med efterfølgende administrative byrder.

Der har under drøftelserne vist sig at være forskellige opfattelser, herunder især om følgende:

- Artikel 2 om definitionen af 20 mm-grænsen for breve (nævnt i præambel 8), hvor en række lande, herunder Danmark, har stillet spørgsmål ved denne.
- om indsamling af oplysninger om pakkeleveringsvirksomheder, hvor det har været drøftet, om underleverandører også er omfattet af bestemmelsen. En række lande har været skeptiske heroverfor, andre ser gerne, at de er omfattet, mens andre igen ønsker en minimumsgrænse for underleverandørens størrelse (målt på antallet af ansatte).
- Artikel 4 om gennemsigtige takster og terminaltakster, hvor tekstforslaget fra formandskabet ikke længere opererer med terminaltakster, da en lang række lande, herunder Danmark, ikke så grund til at inkludere terminaltakster i forslaget. De befordringspligtige virksomheder har ikke selvstændig indflydelse på disse takster, der forhandles kollektivt i Verdenspostforeningens (UPU's) regi.
- Det har været drøftet, om bestemmelsen skulle udbredes til alle tjenesteudbydere for at skabe ligestilling mellem den befordringspligtige virksomhed og de øvrige virksomheder – eventuelt med en minimumsgrænse - eller om man skulle fastholde, at det alene var den befordringspligtige virksomhed, der var omfattet. Begge ”sider” støttes af en række lande. Danmark mener, at bestemmelsen bør udgå. Hvis dette ikke er muligt, går Danmark ind for det oprindelige forslag om, at artikel 4 kun skal gælde for den befordringspligtige postvirksomhed.
- Artikel 5 om vurdering af taksternes overkommelighed, hvor det har været drøftet, om forslaget helt skulle udgå, eller om man skulle gå tilbage til et tidligere forslag, som var mere omfattende. Det har endvidere været drøftet, om bestemmelsen kun skal omfatte den befordringspligtige virksomhed eller udvides til andre postvirksomheder også.
- Det har endvidere været drøftet, om indhold af pakketyper, nævnt i annekset, kunne reduceres. Det har herudover været drøftet, om dele af artiklen skulle udlægges til beslutning via gennemførelsesretsakter.
- Der er fortsat meget forskellige holdninger til, om landene ønsker bestemmelsen slettet, udvidet eller indskrænket. Danmark har oplyst,



at man ikke vil have indvendinger imod en sletning af bestemmelsen.

- Artikel 6 om tredjeparts adgang til de befordringspligtige virksomheder grænseoverskridende netværk og multilaterale prisaftaler: et flertal af lande, herunder Danmark, har udvist stor skepsis overfor indholdet og fortsat ikke er overbeviste om merværdien. I det sidste tekstforslag fra formandskabet er artiklen slettet.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at det digitale indre marked bør kendetegnes ved åbenhed overfor digital innovation og konkurrence, hvorved der bør være fokus på at sikre lave adgangsbarrierer for nye digitale virksomheder samt på at undgå protektionistiske tiltag. Regeringen støtter intentionerne om at sikre en bedre integration af det digitale indre marked ved at fjerne de barrierer, der forhindrer forbrugerne i at købe på tværs af grænser, og virksomhederne i at sælge på tværs af grænser.

Regeringen hilser den del af nærværende forslag, som vedrører indsamling af oplysninger om pakkeleveringsvirksomhederne og deres aktiviteter, f.eks. de tjenester de tilbyder og deres salgsbetingelser, velkommen. Herved kan forbrugere og små virksomheder orientere sig herom. Det vil være hensigtsmæssig forbrugeroplysning.

Derimod giver det efter regeringens opfattelse ikke mening i et konkurrencepræget og liberaliseret marked med mange udbydere af pakketjenester og med mange forskellige kunder, som efterspørger disse ydelser, at skærpe tilsynet med de befordringspligtige postvirksomheders priser. I et sådant marked vil prisen i sidste ende være udtryk for en balance mellem udbud og efterspørgsel. Kravet om skærpet tilsyn med prissætning virker på den baggrund som en anakronisme, der påfører unødvendige byrder.

Regeringen er endvidere af den opfattelse, at en ny regulering af den befordringspligtige virksomheds priser skaber en uklarhed i forhold til den danske situation. Der kan således opstå den situation om nogle få år, at der ikke længere udpeges en befordringspligtig virksomhed, idet befordringspligten til den tid må forudsættes håndteret af markedet - således som det i øvrigt er forudsat i postdirektivet som en mulighed.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 25. november 2016 til orientering.

Der blev oversendt samlenotat til Europaudvalget den 18. november 2016.



Dagsordenspunkt 3: Rådskonklusioner om forbedring af trafikikkerheden (Vallettaerklæringen om trafikikkerhed)

Side 26/37

KOM (2017) 7629

Nyt notat.

1. Resumé

Det er forventningen, at Kommissionen på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen) den 8. juni 2017, vil fremlægge rådskonklusioner om forbedring af trafikikkerheden (Vallettaerklæringen) til vedtagelse.

Med Formandskabets udkast til Vallettaerklæringen om trafikikkerhed (Vallettaerklæringen) bygges der videre på Kommissionens tidligere handlingsplan på trafikikkerhedsområdet. Målet frem mod 2030 er at halvere antallet af alvorligt tilskadekomne ved blandt andet at fokusere på arbejdet med bløde trafikanter, ny teknologi og bedre registrering og indsamling af data.

Vallettaerklæringen mødte bred opbakning fra medlemslandene på det uformelle ministermøde i Valletta den 29. marts 2017.

Forslaget har ikke konsekvenser for dansk ret, idet der ikke er tale om lovgivning.

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

2. Baggrund

Det maltesiske formandskab har udarbejdet udkast til Vallettaerklæringen, som bygger videre på EU-kommissionens meddelelse fra december 2010: "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020", som blev vedtaget af Rådet som rådskonklusioner. Heri blev der formuleret en række overordnede forslag, som skal medvirke til at halvere antallet af dræbte i trafikken fra 2010-2020. Det er denne trafikikkerhedspolitik, formandskabet ønsker at opdatere og videreføre med Vallettaerklæringen.

Vallettaerklæringen har været behandlet på ministermøde på Malta i slutningen af marts, hvor erklæringen havde bred opbakning fra medlemslandene. På baggrund af Vallettaerklæringen udarbejdede arbejdsgruppen for landtransport udkast til Rådes konklusioner om forbedring af trafikikkerheden.



Det er forventningen, at udkast til rådskonklusioner om Vallettaerklæringen vil blive vedtaget af ministrene på Rådsmødet den 8. juni 2017 (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen).

Side 27/37

3. Formål og indhold

Formålet med erklæringen er at skabe en ny platform for at arbejde videre med trafiksikkerheden på tværs af EU og skabe opmærksomhed om, at den positive udvikling indenfor trafiksikkerheden er stagneret de seneste år. Et af erklæringens mål er at arbejde for en halvering i antallet af alvorligt tilskadede i EU i 2030 målt i forhold til 2020.

Fokusområderne i erklæringen er at arbejde for bedre registrering af data, herunder at opnå konsensus om anvendte definitioner i forbindelse med trafikulykker, at have opmærksomhed på forholdene særligt i byzone for bløde trafikanter og udsatte trafikale områder, at arbejde for smarte tekniske løsninger og at arbejde hen mod selvkørende biler.

Yderligere er der i erklæringen fokus på bedre uddannelse og påvirkning af adfærd i trafikken, og effektiv håndhævelse af reglerne gennem tværgående samarbejde medlemslandenes myndigheder imellem.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant, da der ikke er tale om lovgivning.

7. Konsekvenser

Sagen har ingen statsfinansielle, lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser, da der ikke er tale om lovgivning.

8. Høring

Ikke relevant.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes enighed blandt medlemsstaterne om rådskonklusionerne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for Formandskabets udkast til erklæring om trafiksikkerhed.



Regeringen har ikke fastlagt en national målsætning om antallet af trafikdræbte frem mod 2020, men sætter ind med konkrete, målrettede initiativer og foranstaltninger på trafikikkerhedsområdet, når der er behov for det.

Det er regeringens holdning, at trafikikkerhed overvejende anses for at være et nationalt anliggende, herunder at det er den til enhver tid værende vejmyndighed, der er ansvarlig for trafikikkerhedspolitikker og økonomiske rammer herfor. På det tekniske område, herunder i forbindelse med fastsættelse af sikkerhedskrav til køretøjer, er det dog afgørende at arbejdet sker på europæisk og internationalt plan.

Regeringen ser et stort potentiale i, at trafikikkerhed generelt kan forbedres ved hjælp af tekniske løsninger. Regeringen støtter derfor op om det europæiske og internationale arbejde på dette område.

Regering støtter således Vallettaerklæringens opfordring til Kommissionen om at fremskynde revisionen af forordningerne om generel sikkerhed i trafikken (hvor der blandt andet stilles sikkerhedskrav til køretøjer) og sikkerhed for fodgængere. Disse forordninger står over for en revidering i løbet af 2017 for at følge med i den tekniske udvikling af sikkerhedsudstyr.

Regeringen støtter op om den endelige tekst.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 4: Rådskonklusioner om prioriteterne for EU's maritime transport frem til 2020

Side 29/37

KOM-dokument foreligger ikke.

Nyt notat.

1. Resumé

På rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. juni 2017 forventes vedtagelse af rådskonklusioner om prioriteterne for EU's maritime transport frem til 2020.

2. Baggrund

Rådet (transport, telekommunikation og energi) forventes den 8. juni 2017 at vedtage rådskonklusioner om prioriteterne for EU's maritime transport frem til 2020. Den internationale og europæiske maritime transportsektor befinder sig i en særlig position med udfordrede markeder, faldende vækstrater og voksende politiske krav om at reducere skibsfartens indvirkning på miljø og klima. Samtidig betyder nye teknologier og øget digitalisering og automatisering, at international skibsfart forandres i et hidtil uset tempo. I lyset heraf vil transportrådet skulle tage stilling til udkast til rådskonklusioner om fremtiden for europæisk søfart frem til 2020.

Forslaget til rådskonklusionerne bygger videre på Valletta-erklæringen om samme emne, som blev vedtaget på ministerkonferencen for transport den 28.-29. marts 2017 i Malta.

3. Formål og indhold

Rådskonklusionerne sigter på at identificere EU's fremtidige prioriteter i forhold til at kunne håndtere aktuelle udfordringer og muligheder af betydning for skibsfartserhvervets økonomiske rammevilkår. Konklusionerne er struktureret efter tre hovedtemaer med fokus på henholdsvis global konkurrenceevne, digitalisering samt miljø- og klimaregulering.

Udkastet til rådskonklusionerne fastslår, at en global konkurrencedygtig maritim sektor forudsætter stabile og gode rammevilkår baseret på høje, internationale sikkerheds- og miljøstandarder og sociale forhold. Desuden fremhæves moderne logistik, infrastruktur og havne som vigtige byggesten i at skabe et fuldendt indre marked for maritim transport. Fremadrettet betones nødvendigheden af fortsat fokus på uddannelse og kompetenceudvikling.

I udkastet understreges desuden vigtigheden af, at den digitale udvikling skaber nye muligheder for industrien og for myndighederne. Digitaliseringen skal understøtte en mere effektiv sektor. Særligt er der fokus på fælles harmoniserede meldeformaliteter når skibe anløber europæiske havne (European Maritime Single Window environment), adgang til og anvendelsen



af data, potentialer ved automatisering, muligheder med elektroniske certifikater for skibe og søfarende samt maritim teknologiudvikling. Øget digitalisering kræver, at reguleringen tager højde for udviklingen, samtidig med at digitalisering inkorporeres i fremtidig maritime regulering.

Endelig er der også bred enighed om, at det centrale inden for miljø- og klimaregulering er IMO-forhandlingerne om drivhusgasudledningerne fra søfarten og arbejdet med at vedtage en ambitiøs strategi. Derudover fremhæves nødvendigheden af at have fokus på håndhævelse af de allerede vedtagne miljøregler vedrørende udledninger fra skibe, såsom de kommende krav om svovlindhold i skibsbrændstoffer fra 2020. Endelig opfordres der til at fremme anvendelsen af alternative energikilder og brændstoffer til skibsfarten samt at se på investerings- og finansieringsmuligheder til brug for sektorens grønne omstilling.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser eller konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, erhvervslivet, miljøet eller beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Sagen har ikke været sendt i høring.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes at være bred opbakning blandt medlemslandene til udkast til rådskonklusioner.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen lægger vægt på at have gode rammevilkår for dansk maritim transport for at sikre sektorens konkurrenceevne. Som led heri vurderes det vigtigt, at der også på europæisk plan er fokus på sektorens udfordringer, herunder den europæiske industris globale konkurrenceevne, samtidig med, at søsikkerhed og miljøhensyn fremmes gennem international regulering.

Regeringen arbejder for, at man løbende i arbejdet med revision af EU-lovgivningen for maritim transport har særligt stor fokus på de muligheder,



digitalisering, automatisering og øget brug af data har for at fremme sektorens konkurrenceevne, herunder gennem reduktion af administrative byrder.

Side 31/37

På det grundlag støtter regeringen udkastet til rådskonklusioner.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til en vejpakke

Side 32/37

Der foreligger ikke dokument på sagen.

Nyt notat.

1. Resumé

Det er forventningen, at Europa-Kommissionen den 31. maj 2017 offentliggør den første del af en ny, samlet vejpakke. Europa-Kommissionen informerer på TTE-rådsmødet den 8. juni 2017 om pakken, der vil indeholde en række forslag til justeringer på vejtransportområdet, herunder ændringer vedrørende de sociale aspekter.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen vil fremsætte forslag om en række revisioner af reglerne på vejtransportområdet, især med det formål at sikre en bedre og mere effektiv håndhævelse af de fælles regler. Herudover har der fra flere medlemslande været et pres for, at en revision af reglerne bør berøre de sociale aspekter af vejtransporten.

De forslag, som Europa-Kommissionen i første omgang forventes at lancere d. 31. maj 2017 som en del af vejpakken, vedrører adgangen til vejtransporterhvervet og adgangen til markedet for internationalt godskørsel (cabotagekørsel), udlejningskøretøjer uden fører, regler om tilrettelæggelsen af arbejdstid, takograf og udstationering af arbejdstagere i transportsektoren, samt regler om afgifter på tunge godskøretøjer og vejskatter.

Europa-Kommissionen forventes at fremsætte yderligere initiativer som en del af vejpakken forventeligt ultimo 2017 og foråret 2018.

Danmark er i januar 2017 indtrådt i en "Vejtransportalliance" med otte andre lande (AT, BE, FR, DE, IT, LU, SE og NO) om en fælles position om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, der vedrører en række af de forhold, som Europa-Kommissionens forslag vedrører.

3. Formål og indhold

Europa-Kommissionen ventes d. 31. maj 2017 at offentliggøre første del af en pakke af initiativer på vejtransportområdet (vejpakken).

Formålet med pakken er at sikre en effektiv og sikker vejtransport, der samtidig tager hensyn til miljøet og til de sociale vilkår. Det er Kommissionens



vurdering, at det indre marked for vejtransport endnu ikke er gennemført, og at vejpakken skal adressere dette, herunder især problematikker der vedrører håndhævelse af de fælles regler.

Vejpakkens første del forventes at bestå af følgende elementer, idet der dog tages forbehold for, at pakken endnu ikke er offentliggjort:

a) Forslag om revision af reglerne om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (forordning nr. 1071/2009) og adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009):

Kommissionens forventes at fremsætte en revision af forordning nr. 1071/2009 med henblik på at imødekomme diskussionen om anvendelsen af postkasseselskaber (etableringssted), som har været genstand for en stor debat i en række europæiske lande.

Revisionen forventes at basere sig på et princip om, at der skal være en proportional aktivitet i etableringsmedlemslandet. Samtidig vil revisionen fokusere på at forbedre samarbejdet mellem medlemslandene, så der kan sikres en effektiv håndhævelse af reglerne.

Det forventes derudover, at Kommissionen vil fremlægge et forslag til en "light-regulering" af godskørsel med køretøjer under 3.500 kg. (varebiler), således at dele af de krav, der stilles til godskørsel med køretøjer over 3.500 kg., vil finde anvendelse på godskørsel med varebiler. Dette forventes bl.a. at gælde krav om økonomisk grundlag samt faktisk etableret og varigt forretningssted for virksomheder, som udfører godskørsel med varebiler.

Kommissionen forventes at fremsætte et forslag til en revision af cabotagereglerne (1072/2009), så man ændrer den nuværende definition af cabotagekørsel, hvor der efter en international transport tillades tre cabotagekørsler på syv dage, og erstatter denne med en model, hvor der gives tilladelse til at udføre et ubegrænset antal cabotagekørsler inden for et bestemt antal dage. Det er uvist, hvilket bestemmelser forslaget vil indeholde for så vidt angår antallet af dage, der vil kunne udføres cabotagekørsel i. Kommissionens hensigt er at gøre cabotagereglerne mulige at håndhæve.

b) Forslag til revision af reglerne om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (direktiv nr. 2006/1):

Kommissionen forventes at fremsætte en teknisk ændring af direktivet, så det bliver muligt at leje et køretøj i et andet medlemsland, hvis ens køretøj bryder sammen under transporten. Dette vil i givet fald risikere at gøre det muligt at udføre cabotagekørsel i et køretøj fra værtsmedlemslandet, hvilket vil have en negativ effekt på muligheden for kontrol af cabotagekørsel inden for de nuværende rammer.



c) Forslag til revision af reglerne om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (forordning nr. 561/2006) og regler om takografer inden for vejtransport (forordning nr. 165/2014):

For så vidt angår forordning 561/2006, forventes Kommissionen at foreslå, at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i køretøjet, men skal afholdes under passende indkvartering, hvilket skal stilles til rådighed af arbejdsgiveren.

Samtidigt forventes det, at Kommissionen ændrer den nuværende referenceperiode for førerens ugentlige hvil, så føreren i fire på hinanden følgende uger skal afholde enten fire regulære ugentlige hviletider (min. 45 timer) eller to regulære ugentlige hviletider og to reducerede ugentlige hviletider (min. 24 timer).

Det forventes, at Kommissionen vil foreslå, at det tilføjes, at arbejdsgiveren forpligtes til at sørge for, at kørslen bliver indrettet, så det bliver muligt for førere at afholde mindst ét ugentligt hvil hjemme.

Kommissionen forventes at fremsætte et forslag om revision af takografforordningen (165/2014). En revision af forordningen skal understøtte de forslag, som Kommissionen forventes at fremsætte på områderne for cabotagekørsel og udstationering. Kommissionen forventes at foreslå, at føreren bliver forpligtet til at indtaste landesymboler for det sted, hvor førerens arbejde er startet og sluttet og for hver gang, føreren har krydset en grænse.

d) Forslag om regler om mobile arbejdstagere inden for vejtransportvirksomhed:

Som udgangspunkt er udstationeringsdirektivet (96/71/EF) gældende på transportområdet. Henset til transportsektorens særlige karakteristika som fx en høj grad af mobilitet har udstationeringsdirektivet i praksis dog vist sig vanskeligt at håndhæve.

Det forventes, at Kommissionen vil foreslå at indføre sektorspecifikke regler om udstationering. Her forventes det, at Kommissionen vil undtage førere, der er udsendt i et bestemt antal dage indenfor en kalendermåned. Hvis føreren er udsendt i længere tid end dette, vil føreren være at betragte som udstationeret fra 1. dag. Det betyder, at værtslandets regler om bl.a. mindsteløn vil finde anvendelse. Det er uklart, hvilket antal dage Kommissionen vil fremlægge.

e) Forslag til revision af reglerne om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser (direktiv nr. 2006/22) inden for vejtransportvirksomhed og om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (direktiv nr. 2002/15).



Det forventes, at Kommissionen vil foreslå, at medlemslandene forpligtes til at føre kontrol med overholdelsen af direktiv nr. 2002/15, og at det administrative samarbejde mellem medlemslandene, herunder udveksling af data, styrkes.

Det forventes, at Kommission vil foreslå en ændring af førerens "rådighedstid" i de situationer, hvor førere kører i hold, og den ene fører ikke skal assistere den kørende fører, så de første 45 minutter af en tidsperiode kan anses for pause. Det forventes ydermere, at Kommissionen vil foreslå at ændre den nuværende referenceperiode for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, som højst må være 48 timer fra fire måneder til fire uger.

f) Forslag til revision af reglerne for vej- og brugsafgifter for tunge godskøretøjer (direktiv 1999/62) (Eurovignette):

Kommissionen forventes at fremsætte et forslag til revision af Eurovignette-direktivet med henblik på at fremme principperne om at "forbrugeren betaler" og "forureneren betaler".

Kommissionen forventes ikke at indføre krav om distancebaserede vejafgifter, men forventes at introducere en incitamentsstruktur eller egentlig regulering, som fordrer anvendelsen af denne type af afgifter i stedet for periodebaserede brugsafgifter, som vi anvender i Danmark.

Det kan også forventes, at Kommissionen vil lægge vægt på, at vej- og brugsafgifter skal gælde for alle køretøjer til godstransport med totalvægt på mere end 3,5 ton. De gældende regler giver under visse betingelser mulighed for at undtage køretøjer mellem 3,5 ton og 12 ton fra afgiftsopkrævningen.

I lyset af Tysklands kommende brugsafgift for person- og varebiler ventes en udvidelse af direktivets område til delvist at omfatte person- og varebiler.

Endelig vil forslaget muligvis omfatte bindende regler om anvendelsen i de enkelte medlemsstater af provenuet fra vej- og brugsafgifter.

g) Forslag til revision af reglerne om bompengtjenester (direktiv 2004/52)

Kommissionen forventes at fremsætte et forslag, som understøtter den europæiske elektroniske bompengtjeneste (EETS) til opkrævning af vejafgifter, så det bliver enklere for bilister at køre mellem de medlemslande i EU, som har indført denne type afgifter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet udtalelser afventer pakkens offentliggørelse.



5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet vurderes, når pakken er blevet offentliggjort.

6. Gældende dansk ret

Gældende dansk ret vurderes, når pakken er blevet offentliggjort.

7. Konsekvenser

Såvel lovgivningsmæssige-, statsfinansielle-, samfundsøkonomiske som administrative konsekvenser for erhvervslivet vurderes, når der foreligger konkrete forslag til nye eller ændrede retsakter.

8. Høring

De konkrete forslag sendes i høring, når de foreligger.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning.

Danmark er i januar 2017 indtrådt i en "Vejtransportalliance" med otte andre lande (AT, BE, FR, DE, IT, LU, SE og NO) om en fælles position om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, der vedrører en række af de forhold, som Europa-Kommissionens forslag vedrører.

Danmark deltager sammen med LU, NL og SE i den fælles brugsafgift, Eurovignetten. Der er således interessefællesskab mellem disse lande for så vidt angår forslag om ændret regulering af vej- og brugsafgifter.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen stiller sig overordnet positiv over for en revision af reglerne på vejtransportområdet, der har til formål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere samt styrker håndhævelsen af de fælles regler. Regeringen vil i den forbindelse arbejde for, at Europa-Kommissionens initiativer udmøntes i klare regler med henblik på at modvirke social dumping samt at sikre statens provenu fra afgifter omfattet af initiativerne.

De konkrete initiativers konsekvenser vil skulle undersøges nøje inden dansk

stillingtagen. Herunder skal det undersøges, i hvilken udstrækning revisionen sikrer fortsat national kompetence, for så vidt angår beslutning om



videreførelse af eksisterende brugsafgifter, undtagelse af lette lastbiler fra afgiftspligt samt anvendelse af provenu fra afgiften.

Side 37/37

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.