



Ändringar av EU:s tillstånds- och godsförordningar

Näringsdepartementet

2017-07-05

Dokumentbeteckning

KOM(2017) 281

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn.

Sammanfattning

Tillståndsförordningen för yrkesmässig trafik

Kommissionen har lämnat förslag till ändringar i förordningen från 2009 om gemensamma regler när det gäller de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik.

Det kommissionen föreslår är i huvudsak införande av obligatoriskt tillståndskrav för lätta fordon (under 3,5 ton), förtydliganden om och skärpning av villkoren för krav på fast etablering för att på så sätt försvåra för s.k. brevlådeföretag, klargöranden och ytterligare harmonisering av bedömningen av gott anseende, krav på att ytterligare information ska föras in i de nationella registren samt ytterligare specificering av villkoren för samarbete mellan medlemsstaterna.

Godsförordningen

Kommissionen har lämnat förslag till ändringar i förordningen från 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

I huvudsak föreslås tydligare regler för cabotagetransporter och regler som gör det lättare att kontrollera sådana transporter, t.ex. att de ska vara obligatoriskt att kunna visa dokumentation på en inkommande internationell transport i samband med vägkontroller. I förslaget ingår en minskning av

antal dagar man får utföra cabotagetransporter från sju till fem dagar. Under dessa fem dagar får man enligt förslaget utföra ett obegränsat antal cabotagetransporter både i värdmedlemsstaten där det internationella godset levererats och angränsande medlemsstater. I dag gäller en begränsning till tre cabotagetransporter per period. Kommissionen föreslår vidare ett krav på antalet cabotagekontroller som medlemsstaterna ska utföra årligen. Kraven föreslås vara att 2 % av cabotagetransporterna ska kontrolleras från 2020 och 3 % från 2022.

Regeringen anser att det är bra att kommissionen lämnat förslag som syftar till att försvåra för brevlådeföretag och att det även på unionsnivå införs tillståndsplikt för yrkesmässig trafik med lätta fordon. Regeringen välkomnar att det införs tydligare krav när det gäller dokumentation ombord på fordon men beklagar att det inte föreslås regler för att förhindra systematiskt cabotage¹ och att reglerna om cabotage inte koordineras med reglerna om kombinerade transporter.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förordning (EG) nr 1071/2009 (tillståndsförordningen) och förordning (EG) nr 1072/2009 (godsförordningen) fastställer de villkor som ska uppfyllas av fysiska eller juridiska personer som bedriver yrkesmässig trafik och de gemensamma regler som styr tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Syftet med förordningarna är att fungera som stöd för en välfungerande inre marknad för transporter på väg, samt för marknadens effektivitet och konkurrenskraft.

En utvärdering av förordningarna genomfördes 2014 – 2015 inom ramen för Refit-programmet (EU Regulatory Fitness Programme). Utvärderingen drog slutsatsen att förordningarna endast delvis var effektiva för att uppnå balanserade villkor för konkurrens mellan transportföretag. De största svårigheterna bedömdes vara kopplade till den praktiska tillämpningen och hur väl gällande regler följs. Medlemsstaternas och transportföretagens olika tolkningar av bestämmelserna i förordningarna, inkonsekvenser i tillämpningsförfaranden och bristande samarbete mellan medlemsstaterna har hindrat en effektiv tillämpning av förordningarna och medfört brister i rättssäkerheten för transportföretag.

Förslaget är en del av kommissionens arbete med att rätta till de brister som upptäckts och att främja en djupare och mer rättvis inre marknad. Det är också i linje med de mål för den gemensamma transportmarknaden så som

¹ Det vill säga att ett och samma fordon (dragfordon) utför inrikestransporter under längre perioder i en värdmedlemsstat. Sådana transporter kan vara regelenliga om de lämnar värdmedlemsstaten och återkommer med en ny inkommande internationell transport enligt föreskrivna tidsgränser.

de framgår i 2011 års vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 se även faktrapromemoria 2010/11:FPM103).

2016/17:FPM104

Förslaget är i enlighet med kommissionens Refit-program eftersom det bedöms öka effektiviteten och minska såväl den administrativa bördan som regelbördan för berörda företag. Förslaget är även en del i en större översyn av den EU:s lagstiftning inom vägtransportområdet och har ett nära samband med de övriga förslag som lämnas inom ramen för det mobilitetspaket som kommissionen antog den 31 maj 2017. Det gäller i synnerhet de förslag som gäller social lagstiftning inom vägtransportområdet. Förslaget har tagits fram i samråd med berörda parter och experter.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 **Ändringar i förordning (EG) nr 1071/2009 (tillståndsförordningen)**

De förslag som lämnas är framförallt till för att tydliggöra befintliga bestämmelser, öka enhetligheten, stärka kontrollen av tillämpningen, utöka samarbetet mellan medlemsstater och utöka informationsutbytet samt att utvidga förordningens tillämpningsområde till att även omfatta lätta fordon.

De viktigaste inslagen i förslaget framgår nedan.

Tillståndskrav för lätta fordon

Nuvarande bestämmelser ger medlemsstaterna möjlighet att undanta fordon i yrkesmässig trafik under 3,5 ton från tillståndskrav. Nu föreslås ett obligatoriskt tillståndskrav även för dessa fordon. Kraven på gott anseende och yrkeskompetens föreslås inte bli obligatoriska för medlemsstaterna tillämpa. I den delen skiljer sig kommissionens förslag från vad som i dag gäller för tung trafik. Dock innebär förslaget att medlemsstaterna ges att tillämpa sådana krav. När det gäller krav på faktisk och fast etablering och ekonomiska resurser föreslås sådana nu bli obligatoriska för alla medlemsstater. För ekonomiska resurser krävs minst 1 800 EUR om endast ett fordon används och minst 900 EUR för varje ytterligare fordon som används (att jämföra med 9 000 EUR resp. 5 000 EUR för fordon över 3,5 ton).

Villkor rörande etableringskravet

Vissa av kraven för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en faktisk och fortlöpande verksamhet där skärps. Därutöver föreslås ytterligare krav på handlingar som ska finnas i företagets lokaler. Ett nytt krav införs om att företag ska ha tillgångar och anställd personal i etableringsmedlemsstaten i proportion till företagets verksamhet.

Det föreslås ett antal ändringar för att klargöra och ytterligare harmonisera bedömningen av gott anseende. Det handlar om att tydliggöra vilka personer som ska prövas avseende det goda anseendet. Vidare föreslås en utökning av förteckningen över allvarliga överträdelser som kan leda till förlust av gott anseende (nationella skatteregler, regler om utstationering av arbetstagare och tillämplig lag för avtalsförpliktelser).

Det föreslås att kommissionen får befogenhet att anta delegerade akter som fastställer graden av allvarighet för nämnda överträdelser och för andra överträdelser som kan snedvrída konkurrensen (t.ex. cabotagebestämmelser och bestämmelser rörande arbetsförhållanden).

Övrigt

Det föreslås att nuvarande bestämmelse som ger medlemsstaterna möjlighet att ställa ytterligare krav för tillträde till yrket ska tas bort. Anledningen är att denna möjlighet har lett till skillnader mellan medlemsstater i fråga om vilka krav som ställs för tillträde till yrket.

Om en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende ska den behöriga myndigheten förklara denna olämplig att leda ett företags transportverksamhet. Nu föreslås den trafikansvarige inte kunna återupprätta sitt goda anseende tidigare än ett år efter olämplighetsförklaringen

Kommissionen föreslår krav på att ytterligare information ska föras in i de nationella registren. Det gäller t.ex. antalet anställda på företaget och företagets sammanlagda tillgångar, skulder, eget kapital och omsättning under de senaste två åren samt företagets riskvärde.

Det föreslås ytterligare specificering av villkoren för samarbete mellan medlemsstaterna. Det föreslås bland annat att medlemsstaterna ska svara på motiverade förfrågningar från andra medlemsstater inom 25 arbetsdagar. Vidare föreslås en ny skyldighet för värdmedlemsstaterna att genomföra inspektioner hos företag med tillstånd utfärdade där om villkoren inte följs när det gäller kravet på faktisk och fast etablering.

Medlemsstaterna ska enligt förslaget rapportera information till kommissionen om fordon under 3,5 ton, t.ex. antal tillstånd, antal anmälda fordon och den beräknade andelen av dessas transporter i förhållande till hela transportmarknaden.

1.2.2 Ändringar i förordning (EG) nr 1072/2009 (godsförordningen)

Ändringarna i förordning (EG) nr 1072/2009 har som mål att öka kontrollerbarheten av cabotageverksamheten i EU, samtidigt som kommissionen i största möjliga utsträckning respekterar den befintliga övergripande regel-

Villkor för cabotagetransporter

Den viktigaste förändringen som föreslås är att ett obegränsat antal cabotagetransporter tillåts under fem dagar efter att en inkommande internationell godstransport utförts. Dessa cabotagetransporter är tillåtna både i värdmedlemsstaten där den internationella godstransporten avslutades och i angränsande medlemsstater. Enligt nuvarande lydelse av bestämmelsen har ett transportföretag rätt att utföra tre cabotagetransporter inom sju dagar i värdmedlemsstaten efter att en internationell godstransport avslutats. Man kan välja att utföra någon, eller alla av dessa transporter i andra medlemsstater (som inte angränsar till värdmedlemsstaten). Dock får endast en sådan cabotagetransport utföras i varje medlemsstat, och transporten måste ske inom tre dagar från den olastade inresan till den aktuella medlemsstaten.

Bevismaterial

Kommissionen föreslår att det material som ska kunna visas upp för att kunna avgöra vilken slags transport det är fråga om vid kontroller endast ska gälla den inkommande internationella transporten. Eftersom begränsningen av antalet cabotagetransporter föreslås försvinna anser kommissionen att det saknas skäl att kräva bevis om vilka cabotagetransporter som utförts.

Enligt den nuvarande bestämmelsen ska bevismaterialet kunna uppvisas av transportföretaget, men det framgår inte inom vilken tid detta ska ske. Vid tillämpningen av bestämmelsen har dock föraren och transportföretaget getts en viss rimlig tid att få fram bevisen, om dessa inte har funnits med i fordonet.

Elektroniska fraktsedlar

I artikel 8.4 a regleras att det bevismaterial som anges i 8.3 ska kunna uppvisas på begäran av kontrolltjänsteman under tiden för vägkontrollen. Bevismaterialet kan uppvisas med hjälp av eCMR. Sverige har ännu inte ratificerat tilläggsprotokollet, eCMR till CMR-konventionen. I Ds 2016:42 görs bedömningen att det finns starka skäl för att ratificera tilläggsprotokollet. Hur sådana vägkontroller praktiskt ska gå till, dvs. om kontrolltjänstemannen måste ha någon särskild utrustning för att utföra dessa kontroller är i dagsläget inte känt.

Kommissionen föreslår att det ska införas krav på medlemsstaterna att de ska utföra ett bestämt antal kontroller av cabotagetransporter. Antalet som ska kontrolleras är en procentsats baserat på Eurostats statistik om antal tonkilometer som utförs som cabotagetransporter i den medlemsstaten. Från 2020 ska 2 % av cabotagetransporterna kontrolleras och från 2022 ska 3 % kontrolleras. Kontrollerna ska vara riskbaserade och minst tre gånger per år ska de vara samordnade med andra medlemsländer. Information om de samordnade kontrollerna ska utbytas mellan medlemsstaterna. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i nu gällande bestämmelser.

Beställaransvar

En ny bestämmelse föreslås där medlemsstaterna åläggs föreskriva sanktioner mot avsändare, speditörer, huvudentreprenörer och underleverantörer för bristande överensstämmelse med kapitlen II (gemenskapstillstånd och förartillstånd) och III (cabotagetransport), om de medvetet upphandlar transporttjänster som innebär överträdelser av denna förordning. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i nu gällande bestämmelser.

Övrigt

Det föreslås att definitionen av en cabotagetransport ändras så att dellastningar och dellossningar tillåts. Detta får dock begränsad betydelse eftersom antalet cabotagetransporter som får utföras under de tillåtna fem dagarna föreslås vara obegränsat. I förslaget läggs i artikel 1.1 till ett stycke som reglerar att transport av tomma lastbärare eller tompallar ska anses som en godstransport för annans räkning när ett transportavtal finns.

Kommissionen föreslår vidare, i en ny artikel 14b, mindre ändringar gällande de befogenheter kommissionen har när det gäller att anta delegerade akter gällande gemenskapstillstånd och förartillstånd. Det föreslås även att medlemsstaterna årligen ska underrätta kommissionen om antalet genomförda cabotagekontroller, inklusive uppgift om hur många tonkilometer som har kontrollerats.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

1.3.1 Ändringar i svenska regler med anledning av förslagen i förordning (EG) nr 1071/2009

Förordning (EG) nr 1071/2009 (tillståndsförordningen) medger att medlemsstaterna antar kompletterande bestämmelser. Sådana finns i yrkestrafiklagen (2012:212) och yrkestrafikförordningen (2012:237). De föreslagna ändringarna i EU-förordningen kommer att påverka de svenska

bestämmelserna. Det torde dock röra sig om ändringar av mindre omfattning, t.ex. upphävande av möjligheten i yrkestrafiklagen om att tillstånd får förenas med villkor och en eventuell revidering av bestämmelsen för olämplighetstid. Vad gäller olämplighetstid innebär förslaget att en trafikansvarig inte kan återupprätta sitt goda anseende tidigare än ett år efter att den behöriga myndigheten har olämplighetsförklarat denne. I Sverige finns redan en bestämmelse om olämplighetstid. Den anger dock en olämplighetstid på minst tre år och högst fem år. Förslaget om tillståndskrav för godstransporter utförda i lätta fordon kommer inte kräva ändringar av gällande svenska regler. Krav på införande av nya uppgifter i vägtrafikregistret kan även innebära förändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister men troligtvis främst i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

1.3.2 Ändringar i svenska regler med anledning av förslagen i förordning (EG) nr 1072/2009

De föreslagna förändringarna i godsförordningen har direkt tillämplighet i Sverige. De nationella bestämmelser i bl.a. förordningen SFS 1998:786 som kompletterar förordningens bestämmelser kommer inte att behövas ändras eller kompletteras med anledning av ändringarna i förordningen 1072/2009.

EU-förordningens förslag om sanktioner för beställansvar kommer inte att påverka nuvarande gällande svenska regler.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

1.4.1 Kommissionens konsekvensanalys

Kommissionen har genomfört en konsekvensanalys gällande förändringarna i förordningarna 1071/2009 och 1072/2009. Konsekvensanalysen har dokumentreferens SWD(2017) 195 final. Nedan följer en sammanfattning.

Fördelar

- Besparingar för företag genom användning av elektroniska transportdokument och tydligare regler (3-5 miljarder euro för EU-28 2020-2035).
- Effektivare övervakning och tillämpning av reglerna och färre överträdelser.
- En förväntad minskning av överträdelser av cabotageregler på upp till 62 % och en minskning av risken med brevlådeföretag på ca 10 %.
- Samstämmig tillämpning av regler i hela EU-28.

- Bättre arbetsförhållanden för förare.
- Förslagen bedöms inte påverka EU:s budget

Kostnader

- Ökade genomförandekostnader och verkställighetskostnader för medlemsstaterna (65-166 miljoner euro för EU-28 2020-2035).

Den partiella tillämpningen av reglerna på lätta fordon kommer att leda till extra kostnader för företagen i storleksordningen en ökning av driftskostnaderna med 4-10 %.

1.4.2 Regeringskansliets bedömning av förslagets konsekvenser

Inverkan på små och medelstora företag och konkurrenskraft

Flertalet föreslagna åtgärder förväntas inte ha större konsekvenser för små och medelstora företag i Sverige. Med fler kontroller av cabotagetransporter och ett effektivt sanktionssystem bör förutsättningar finnas för att regelefterlevnaden ökar. Detta bör bidra till bättre förutsättningar för rättvisa konkurrensvillkor.

Samhällsekonomiska effekter

Tydliga spelregler som gynnar seriösa aktörer bör ge positiva samhällsekonomiska effekter. Förslagen syftar främst till klargöra villkor för inrikes godstransporter i värdmedlemsstater (dvs. i en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten). Kommissionens förslag innehåller inte några konkreta förslag som syftar till att säkerställa att cabotagetransporter är av tillfällig natur (i meningen att cabotageoperationer inte tillåts vara systematiska). Detta kan vara problematiskt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersom detta ger incitament till irrationella beteenden, t.ex. i form av att genomföra internationella transporter som i sig inte är företagsekonomiskt motiverade utan genomförs endast i syfte att ge rätt till cabotagetransporter.

Statsfinansiella effekter

Den del av förslaget som innebär en kvantitativ numerär av antalet kontroller av cabotagetransporter innebär troligen en ökad kostnad för medlemsstaten Sverige i form av ökade utgifter för Polismyndigheten. Totalt utförde Polismyndigheten 2016 mellan 18 000 och 20 000 kontroller av tung trafik i Sverige. Av dessa uppskattas ca 700-800 vara kontroll av cabotagetransporter. Kommissionens förslag på kontroll av 3 % av alla

Effekter för transportföretagen

Generellt bör alla företag gynnas av större tydlighet och förutsägbarhet i reglerna. Företag med fast och faktiskt etableringsställe gynnas framför företag som inte har det (brevlådeföretag).

Effekter för logistikföretag

Logistikföretagen påverkas genom att det föreslås att medlemsstaterna ska föreskriva sanktioner mot de företag som upphandlar transporttjänster.

Effekter för företag som beställer transporter (i något led)

Dagens regler ger tolkningsutrymme som kan missgynna företag som både är beroende av effektiva transporter och vill bedriva ansvarsfulla verksamheter. Tydligare regler som försvårar för fusk och kringgåenden av reglerna, som annars sker i syfte att pressa transportkostnaderna, bör göra det enklare för företag som vill vara säkra på att göra rätt för sig.

Effekter för anställda i transportföretag

Bedömningen är att situationen för anställda kvinnor och män i transportföretag inte påverkas i någon större utsträckning av förslagen. Andelen kvinnor som arbetar i yrkesmässig trafik är mycket liten och förslagen förväntas inte heller påverka jämställdheten mellan de kvinnor och män som arbetar i transportbranschen.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

2.1.1 Förordning (EG) nr 1071/2009 (tillståndsförordningen)

När det gäller tillståndsförordningen anser regeringen att det är viktigt att reglerna blir tydligare och enklare att kontrollera. Dessutom anser regeringen att det är viktigt att det införs tydligare och skärpta krav på gott anseende samt på faktisk och fast etablering för företag som bedriver yrkesmässig trafik. En utgångspunkt är att ändringar ska vara förenliga med den svenska arbetsmarknadsmodellen.

När det gäller godsförordningen anser regeringen att det är viktigt att reglerna blir tydligare och enklare att kontrollera. En fråga av stor vikt för regeringen är att det skapas ett regelverk som innebär att cabotagetransporter är av tillfällig natur även i realiteten och inte därmed tillåts ingå i transportupplägg som innebär att transportföretag i praktiken kör inrikes transporter på permanent basis i värdmedlemsstater. Vidare anser regeringen att det ska vara obligatoriskt att föra med sig bevis på vilket slags transport det handlar om i fordonet och sådana bevis ska kunna uppvisas direkt vid kontroll. Mot bakgrund av kommissionens förslag om att en viss mängd cabotagekontroller ska utföras av medlemsstaterna varje år anser regeringen att det är viktigt att det inte skapas oönskade inläsnings effekter som leder till ineffektiva kontrollverksamheter. En utgångspunkt är att ändringar ska vara förenliga med den svenska arbetsmarknadsmodellen. Till sist anser regeringen att vägtransporter som utgör delar av kombinerade transporter enligt EU:s regler på området ska koordineras med reglerna om cabotage.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Det går en relativt tydlig skiljelinje mellan äldre medlemsstater (EU-15) och nya medlemsstater (EU-13) i frågor som gäller marknadstillträde. Medan flertalet länder i gruppen EU-15 anser att tiden inte är mogen för ytterligare liberalisering av cabotage anser EU-13 att den utvecklingen bör påskyndas.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag remitterades av Regeringskansliet den 2 juni med sista svarsdatum den 31 augusti 2017. Därutöver erbjöds remissinstanserna att lämna preliminära synpunkter senast den 16 juni och *Jernkontoret*, *Skogsindustrierna*, *Svenska Transportarbetarförbundet*, *Näringslivets Transportråd* och *Transportföretagen* har utnyttjat denna möjlighet.

Förordning (EG) nr 1071/2009 (tillståndsförordningen)

För *Transportföretagen* framstår förslagen i tillståndsförordningen i huvudsak som användningsfria. Man anser det dock vara något förvånande att kommissionen beträffande fordon under 3,5 ton helt avstår från kravet på yrkeskompetens och god vandel istället för att införa en anpassad kravnivå. Transportföretagen konstaterar att de föreslagna reglerna om kraven för etablering genomgående ger utrymme för en så bred bedömningsmarginal att dess mervärde kan ifrågasättas. Däremot menar Transportföretagen att de föreslagna reglerna om myndighetssamarbete över gränserna och kravet på

efterlevnadskontroll ger ett klart mervärde när det gäller att motverka etablering av brevlådeföretag.

2016/17:FPM104

Jernkontoret är positivt till skärpta och mer detaljerade regler för etablering av åkerier i syfte att hindra oseriös verksamhet genom så kallade brevlådeföretag. De nya reglerna ska vara formade så att de är enkla att förstå och således lätta att följa. De ska inte heller utformas i protektionistisk anda utan fortfarande möjliggöra sund konkurrens mellan olika aktörer på den europeiska marknaden. Jernkontoret tillstyrker också förslaget om utökat myndighetssamarbete mellan medlemsstaterna för bättre regelefterlevnad. Man är generellt mycket positiva till åtgärder som kan leda till bättre ordning och reda samt schyssta villkor inom transportsektorn. Det är samtidigt viktigt att tillsätta mer resurser för myndighetstillsyn om de nya reglerna ska göra skillnad. Även påföljderna vid överträdelser ska vara avskräckande. *Näringslivets Transportråd* instämmer i Jernkontorets synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att det är positivt att bestämmelserna förtydligas för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig verksamhet där. Förbundet ser idag stora problem med brevlådeföretag som är etablerade i till exempel Slovakien men har all sin verksamhet i Sverige eller Norden. Man är även positivt till de förändringar som föreslås rörande kravet på gott anseende.

Förordning (EG) nr 1072/2009(godsförordningen)

Jernkontoret välkomnar förslaget om att slopa begränsningen till tre cabotagetransporter under sju dagar i värdstaten eftersom man anser att det nya förslaget är mer i linje med fri rörlighet på den inre marknaden och kan öka transporteffektiviteten bland annat genom att färre tomtransporter. Det är dock viktigt att reglerna utformas på ett tydligt sätt och att det finns resurser för kontroll. Jernkontoret ser gärna att ännu fler kontroller utförs än de föreslagna två till tre procent av alla cabotagetransporterna. Kommissionen föreslår ett beställaransvar om beställaren ingått ett transportavtal med vetskap om att åkeriet överträder bestämmelserna. För att transportköpare ska kunna ta sådant beställaransvar är det mycket viktigt att det finns öppen och lätt tillgänglig information om transportföretag. Detta förutsätter också utökat informationsutbyte mellan medlemsländerna. Jernkontoret anser att när det gäller gränsöverskridande transporter borde det vara självklart att ett fordon som är lagligt i flera länder även kan köra över gränsen mellan dessa länder utan begränsning av antalet länder. Man påpekar att denna fråga inte behandlades i revisionen av direktivet 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikt i internationell trafik för vissa vägfordon, vilket enligt kontoret lämnar utrymme för tolkning och därmed osäkerhet som kan drabba transporterna mellan till exempel Sverige och Finland. Det är därför viktigt att Sverige arbetar inom EU för att få till stånd ett klagörande gällande gränspassager med tyngre och längre lastbilar. Det skulle gagna såväl mobiliteten, miljön

Transportföretagen välkomnar förslaget att slopa begränsningen till tre cabotageoperationer under sju dagar i värdmedlemsstaten och angränsande medlemsstater eftersom innebörden av begreppet operation varit oklart, bl. a. vad gäller fraktavtal med flera parter och flera lastnings- och lossningspunkter. Detsamma gäller klargörandet beträffande frakt av tomma containers. Samtidigt påpekar man att förslaget inte förefaller vara koordinerat med förslaget om utstationering (jfr KOM 2017 [278]). *Transportföretagen* har svårt att förstå varför cabotageperioden kortas till fem dagar mot bakgrund av att den samtidigt föreslagna tillämpningen av utstationeringsreglerna på cabotagetransporter jämnar ut konkurrensvillkoren. Om cabotagetransporter omfattas av de föreslagna utstationeringsreglerna från första dagen, sker rimligen en sådan utjämning av skillnaderna i lönenivån att någon annan begränsning inte behövs än klara regler om när verksamheten blir så permanent att operatören måste etablera sig i värdlandet. Om begränsningen till ett visst antal cabotageresor upphävs blir också preciseringen att en cabotageoperation kan omfatta flera på- och avlastningar överflödigt eftersom den inte längre fyller något ändamål. *Transportföretagen* beklagar att kommissionen inte utnyttjat tillfället att göra fler klargöranden för att underlätta tillämpningen av reglerna om cabotage. *Transportföretagen* beklagar även att inte samtliga planerade förslag som har betydelse för frågorna om marknadstillträde och utstationering av arbetstagare kan behandlas samtidigt. Särskilt gäller det direktivet om kombinerade transporter som har en nära faktisk koppling till reglerna om marknadsöppning för godstransporter. *Transportföretagen* ser gärna att den ståndpunkten förs fram från svenskt håll under rådsarbetet.

Skogsindustrierna anser att bestämmelsen om att begränsa antalet cabotage bör tas bort, eftersom dessa regler är ett hinder för fri rörlighet av varor. Samtidigt anser man att det är viktigt att det råder konkurrensneutralitet och hög regelefterlevnad inom området vägtransporter. Det är avgörande att de bestämmelser som finns på området är enkla och tydliga samt att det utövas tillsyn för att säkerställa efterlevnad. *Skogsindustrierna* anser att förslaget om en viss lägsta andel kontroller av förekommande cabotagetransporter inom medlemsstaterna är bra, men skulle gärna se att andelen var betydligt högre än de föreslagna 2–3 %.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att det vara väldigt problematiskt att det högsta tillåtna antalet cabotagetransporter tas bort. Förbundet anser att det skulle kunna vara acceptabelt att ta bort regeln om antalet transporter om man samtidigt minskade maximala antal dagar till två eller tre. Men fritt antal transporter under fem dagar innebär att man kan planera in en vanlig arbetsvecka för ett fordon som kör cabotage. Förbundet anser även att det totala antalet cabotagekörningar under en kalendermånad ska begränsas, så att det inte går att köra kontinuerligt cabotage och runda reglerna genom att

köra över gränsen en gång varje vecka. Möjligheterna att kontrollera att cabotagereglerna efterlevs bör förbättras mera än vad föreslås. Framförallt borde arbetet med att bygga smarta, elektroniska kontrollmöjligheter påbörjas snarast.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förordningarna (EG) nr 1071/2009 och nr 1072/2009 samt för de föreslagna ändringarna är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Rådet beslutar med kvalificerad majoritet, i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

3.2.1 Subsidiaritetsprincipen

Förslaget är enligt kommissionen förenligt med subsidiaritetsprincipen. Av förslaget framgår att genom unionslagstiftning kan en viss grad av harmonisering inom vissa områden som ännu inte harmoniserats genomföras. Detta gäller i synnerhet i fråga om transporter med lätta kommersiella fordon och tillämpningspraxis. Syftet med förslaget, nämligen att främja konkurrensvillkoren och förbättra tillämpningen av gällande regler, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, utan kan snarare, på grund av arten av de syften som eftersträvas i kombination med vägtransporternas gränsöverskridande aspekter, bättre uppnås på unionsnivå.

Unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Ändringar av gällande regler kan dock endast göras av EU-lagstiftaren själv.

Utöver det nämnda är de befintliga skillnaderna mellan medlemsstaternas praxis och brister i fråga om tillämpning till skada för den inre marknadens funktionssätt och nära kopplade till brister i harmoniseringen, och kan därför endast effektivt åtgärdas av unionen.

Regeringen delar kommissionens bedömning när det gäller förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen. Det är svårt att se att de problem som förslaget syftar till att lösa skulle kunna hanteras bättre på nationell nivå.

3.2.2 Proportionalitetsprincipen

Enligt kommissionens konsekvensbedömning står förslaget i proportion till de problem som har identifierats. Kommissionen anser därmed att förslaget inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträfvade målen. I

synnerhet för små och medelstora företag skulle de planerade åtgärderna i allmänhet inte ha någon orimlig inverkan.

2016/17:FPM104

Förslaget är huvudsakligen inriktat på en förenkling och ett förtydligande av den nuvarande rättsliga ramen, tillsammans med mer kraftfulla krav på tillämpning, och det ger inte upphov till några nya rättsliga krav för berörda parter som inte skulle stå i proportion till de problem som konstaterats.

Regeringen delar kommissionens bedömning när det gäller förslagens förenlighet med proportionalitetsprincipen. Regeringen noterar att förslagen inte innebär någon större förändring vad gäller bestämmelsernas räckvidd.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Näringsdepartementet har skickat förslaget på remiss med begäran om svar senast den 31 augusti 2017. Förhandlingar kommer att inledas i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 6 juli 2017 och bedöms fortsätta under hösten.

4.2 Fackuttryck / termer

Cabotage Tillfällig inrikestransport i en stat där vägtransportföretaget inte har sin etablering

CMR Konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Brevlådeföretag Ett företag som har adress och hemvist som juridisk person på adressorten, men som inte bedriver någon egentlig verksamhet där.