

Ministerrådet antar landtransportpaketet

Den 24 september 2009 antog ministerrådet formellt landtransportpaketet. Paketet består av för tre delar.

- Förordning om tillträde till den internationella godstransportmarknaden
- Förordning om tillträde till den internationella busstransportmarknaden
- Förordning med regler fört tillträde till åkaryrket.

Paketet gäller i huvudsak förenklingar och redaktionell uppdatering, utom beträffande kvalifikationskraven för att utöva yrket och cabotagereglerna.

Beträffande rätten att utöva yrket ändras formen från direktiv till förordning. Det innebär att EU reglerna gäller direkt. De största ändringarna gäller utformningen av kvalifikationskravet och skyldigheten för alla företag att ha en ansvarig person som uppfyller normerna. Dessutom skall medlemsstaterna införa elektroniska register över överträdelse och grövre överträdelse skall delges andra medlemsstater.

Den nya förordning som tillträde till den internationella godstransportmarknaden som nu antagits är i huvudsak en omredigering och förenkling av två förordningar, nämligen förordningen om godstransport på väg inom EU och cabotageförordningen.

Man har velat göra en förenkling och uppdatering av reglerna om marknadstillträde för godstransport på väg inom EU genom att samla allt under ett tak och göra sig av med överspelade regler. Samtidigt har man velat lösa problem med tillämpningen av reglerna om rätten till cabotage i medlemsstaterna eftersom det visade sig att tillämpning och efterlevnadskontroll när det gäller den nu gällande regeln att cabotage får utövas "tillfälligt" innebar stora problem för medlemsstaterna. Den frågan blev i sin tur akut, bl.a. sedan EU utvidgats med medlemsstater med lägre löner och avgifter och man i viss utsträckning börjat använda anställda från icke medlemsländer.

Kommissionens förslag syftade till en förenkling av tillämpningen av cabotagereglerna. Istället för kravet på tillfällighet som visat sig svårt att tolka i det enskilda fallet mot bakgrund av de fyra principer som EG domstolen definierat (varaktighet, frekvens, kontinuitet och regelbundenhet) ville Kommissionen införa en schablonregel med krav på en dokumenterad internationell transport till cabotagelandet och därefter en rätt till tre cabotageresor under sju dagar. Inga begränsningar skulle gälla därutöver.

I den slutliga texten som förhandlats fram mellan medlemsstaterna, Europaparlamentet och ministerrådet justerades rätten till cabotage så att cabotage också kan utföras i andra länder under returrejan till etableringslandet med en resa per land under högst tre dagar inom sjudagarsfristen. Med dessutom har i motiveringen till förordningen gjorts ett tillägg som kan innebära att det inte räcker med att uppfylla kravet på en internationell resa och hålla sig inom sjudagarsfristen och tre resor. Tillägget kan innebära att det kan prövas om sådant cabotage är tillfälligt. Det är med andra ord möjligt att resultatet av förenklingen är ett mer oklart och svårtillämpat regelverk än man startade med. Man kan säkert vänta processande om den frågan.

Man kan f.ö. notera att Italien gjorde ett uttalande till protokollet när förordningen antogs, där man anmärkte på att de nya reglerna inte är klara och på att kontrollsystemet inte duger.

Man kan också notera att förordningen som den beslutats innehåller en regel om möjlighet att tillfälligt stänga en nationell marknad vid allvarliga marknadsstörningar. Den regeln har övertagits från den gamla cabotageförordningen och skulle tas bort enligt Kommissionens förslag, men här ville medlemsstaterna och Europaparlamentet annorlunda.

Det finns också regler om kontroll och underrättelseplikt vid allvarliga förseelser.

De nya reglerna träder i kraft tjugu dagar efter att de publicerats. Men de skall börja tillämpas först två år därefter, med undantag för de nya reglerna om cabotage som skall börja tillämpas sex månader efter publiceringen.

Medan man väntar på att de nya cabotagereglerna skall bli tillämpliga har ett antal medlemsländer infört nationella cabotageregler av olika typ. För närvarande gäller detta Belgien, Finland och Italien. I Sverige har Åkeriförbundet gjort en framställning om regler av motsvarande typ och enligt uppgift funderar man på motsvarande åtgärder i Frankrike. De flesta av de nationella föreskrifterna stämmer hyggligt överens med de beslutade ändringarna i cabotageförordningen. De italienska reglerna är dock snävare. Nationella bestämmelser av det här slaget är egentligen inte tillåtna när det finns en EU – förordning. Men innan de nya reglerna blivit tillämpliga kan man inte räkna med att Kommissionen vidtar någon åtgärd, så länge ingen kan visa på en direkt rättsförlust.

Bryssel, 2009-09-30

Pär Boqvist