

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
Att: Charlotte Ottosson  
103 33 Stockholm

### **Remissvar: EG-förordning om tillträde till godstransportmarknaden på väg**

Sveriges Transportindustriförbund representerar landets logistik- och godstransportföretag och verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, vad gäller människa, miljö och samhälle. Förbundet har uppmärksammats på att Näringsdepartementet remitterat rubricerade EU-förslag, och utgår ifrån att det skett ett förbiseende eftersom Transportindustriförbundet inte satts upp på remisslistan trots att ärendet i högsta grad påverkar våra medlemsföretag. Förbundet har följande synpunkter.

Vad gäller förslagen till förordning om regler för tillträde till landtransportoperatörsverksamhet, har Transportindustriförbundet i sig inget emot att EU harmoniserar de kvalitativa kraven på yrkesverksamheten inom vägtransporter. Förslaget om bättre samarbete för kontroll av de harmoniserade reglerna, är också i linje med förbundets syn. Förbundet vill dock påpeka att det regelverk med skärpta krav som nu föreslås kommer att introduceras på en europeisk transportmarknad som redan i nuläget har lönsamhetsproblem och som där det finns ett relativt stort antal småföretag, inte minst i Sverige, med vår tradition av stora logistikföretag och små underleverantörer. Mot den bakgrunden kan ifrågasättas om det inte borde finnas någon form av särregel för mindre företag med vissa lättnader i de formella kraven. Kommissionen pekar visserligen på möjligheten att anlita en utomstående kraft för de lednings- och planeringsfunktioner som kompetenskravet gäller under förutsättning att den person som anlitas inte är beroende av ett företag. Föreskriften att en konsult av detta slag inte får arbeta för fler än fyra företag torde dock effektivt ta död på denna lösning som en realistiskt utväg för ett litet företag. Förbundet menar därför att en sådan kvoteringsregel inte bör införas. Förbundet utgår från att det inte varit avsikten med förslaget att skärpa kapacitetsproblemen i transportsektorn genom att tvinga bort mindre företag från marknaden.

Beträffande förslaget till gemensamma regler om tillträde till den internationella landtransportmarknaden, framför allt vad gäller reglerna för cabotage, vill Transportindustriförbundet inledningsvis konstatera att förbundet sedan länge efterfrågat klarare regler och bättre harmonisering av regelverk, kontroll och sanktioner.. Kommissionens förordningsförslag verkar göra ett försök att tillgodose

dessa behov. Vad gäller kraven på informationsutbyte och skyldighet för etableringslandet att genomföra sanktioner vid överträdelser i annan medlemsstat är förslaget i linje med förbundets syn. Behovet av att anpassa sanktionsnivån i Sverige till andra länders när det gäller överträdelser inom yrkestrafikverksamhet kvarstår dock.

Transportindustriförbundet har i grunden en positiv syn på cabotage. På en gemensam transportmarknad gynnas effektivitet och hållbarhet av att administrativa begränsningar tas bort och tillgänglig transportkapacitet kan utnyttjas fritt. Att cabotage mellan grannländer t.ex. har en relativt stor omfattning är därmed naturligt. Samtidigt finns som bekant i dag stora skillnader i ekonomiska verksamhetsförutsättningar för transportföretag även mellan EU:s medlemsstater. Detta påverkar intresset för och omfattning av cabotageverksamhet för företag från s.k. lågkostnadsländer, vilket innebär en risk för konkurrenssnedvridning.

Ett önskemål har varit en fungerande enkel kontrollmöjlighet av cabotagereglerna. I det nu framlagda förslaget ställs krav på en internationell transport till värdlandet och på att den transporten skall kunna styrkas genom ett dokument som innehåller namn och adress på godsets avsändare, transportör och mottagare, samt även mottagningskvittens och dag för den senare. I förslaget hänvisas till CMR-fraktsedel eller motsvarande som tänkbara existerande dokument som kan uppfylla detta krav. Transportindustriförbundet vill här påpeka att det pågår ett omfattande arbete inom branschen för att med hjälp av IT åstadkomma papperslösa transporter och i förlängningen även dokumentlösa. Att knyta cabotagekontrollen till nu existerande fraktsedlar har därför risker för framtiden. Vidare kan en lastbil innehålla många olika sändningar. Räcker det med fraktdokument för ett ”internationellt” paket på en full bil för att uppfylla kravet? Det kan dessutom konstateras att möjligheterna för en mindre seriös aktör att fabricera en fraktsedel med de önskade uppgifterna inte är försumbara. Blir kontrollanterna tvungna att kontakta avsändande varuägare i utlandet för att verifiera uppgifterna?

Som framgår av det nu framlagda förslaget grundas behovet av en definition av cabotaget ytterst på principen enligt EU-fördragets art. 50 att tjänster får tillhandahållas tillfälligt i ett annat land än i etableringslandet. När tillhandahållandet av en tjänst inte längre kan anses tillfälligt kan värdlandet kräva att en etablering skall ske om man vill fortsätta verksamheten. Oklarheter har därvid rått hos myndigheter och på marknaden om hur begränsningen av cabotage till tillfälligt i förordning 3118/93 skall tolkas och kontrolleras. Förslaget bekräftar också att det s.k. utstationeringsdirektivet (96/71/EG) med krav på bl.a. arbetsmiljö, arbetstid, semester m.m. gäller personal som finns i ett annat medlemsland enligt cabotagereglerna.

Det nu framlagda förslaget innebär att tre cabotagetransporter tillåts inom sju dagar, där den inledande transporten skall vara en dokumenterad gränsöverskridande transport. Det framgår dock inte av förslaget någon fastslagen tid mellan dessa sju dagar och nästa period. Såvitt förbundet kan bedöma innebär det att fordon som t.ex. planläggs enligt en överenskommen schema vilken inkluderar en gränsöverskridande transport i veckan, t.ex. över Öresundsbron eller till nära orter i Norge eller Finland, skulle kunna bedriva kontinuerlig cabotageverksamhet i Sverige. Det samma torde gälla i ännu högre grad för länder på kontinenten med sina många närbelägna gränsövergångar till andra medlemsstater. Med andra ord kan det ifrågasättas om den föreslagna definitionen innebär en egentlig begränsning till ”tillfällig” cabotagetrafik, och därmed ytterst om den är i linje med principerna för rätten att tillhandahålla tjänster enligt EU-fördragets art. 50, trots kravet på en förankring i ett annat medlemsland genom travet på en internationell transport. Denna typ av fortsatt osäkerhet, ytterst till synes en fråga för EG-domstolens framtida prövning, är inte bra för transportmarknadens aktörer.

Sammantaget känns det inte övertygande för Transportindustriförbundet att Kommissionens nu framlagda förslag till förordning om cabotage innebär tillräckliga förenklingar, klarlägganden och kontrollmöjligheter jämfört med hittillsvarande situation. De skärpta kraven på harmoniserad information och kontroll är förvisso utmärkta, men de blir tämligen innehållslösa utan en enkel kontrollmöjlighet av regelverket. Ytterst faller dock frågan tillbaka på den politiska frågan om önskad konkurrens på marknaden och om rimliga konkurrensvillkor för de svenska transportföretagen. De praktiska möjligheterna att lösa denna fråga genom ett tillfällighetsrequisit eller andra formella kriterier kan ifrågasättas när det gäller en så rörlig bransch som transportsektorn. Möjligheten till fungerande kvantitativa begränsningar av konkurrensen på transportmarknaden kan därmed också ifrågasättas. Om konkurrensvillkoren i stället utjämnas genom andra åtgärder, framför allt vad gäller sänkta lönebikostnader för företagens anställda, skulle behovet av begränsning av cabotaget bli motsvarande mindre. Därmed skulle en effektivt fungerande inre marknad bli en realitet för landtransportsektorn, till glädje för både transportbransch och varuägare.

Stefan Back  
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND