

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Aim. del - bilag 716 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

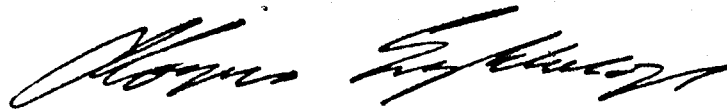
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

1. februar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til ændring af Rådets forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport angående ensartet chaufførattest, KOM (2000) 751.



Dato : 30. januar 2001
Løbenr. TM0185

Grundnotat vedrørende forslag til ændring af Rådets forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport angående ensartet chaufførattest (KOM(2000) 751).

Resumé

Det foreslås, at transportvirksomheder, der er indehaver af en fælleskabstilladelse til international vejgodstransport, for hver af virksomhedens chauffører, der udfører international kørsel, får udstedt en attest af de nationale kompetente myndigheder. Attesten skal dokumentere, at chaufføren er ansat i overensstemmelse med de gældende regler for løn- og ansættelsesvilkår i den medlemsstat, hvori virksomheden er etableret.

1. Baggrund og indhold.

Forslaget fremsættes under henvisning til traktatens art. 71 og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Kommissionen foretog i august 1999 en undersøgelse i medlemsstaterne for at måle omfanget af problemet med ulovlig anvendelse af chauffører og problemer med håndhævelse af reglerne.

Det kunne konstateres, at der i betydeligt omfang sker ulovlig anvendelse af chauffører. Denne tilstand har en konkurrenceforvridende effekt på transportmarkedet, fordi det oftest er de store - internationalt fungerende - vognmandsvirksomheder, som har mulighed for at anvende ulovligt ansatte chauffører i modsætning til mindre virksomheder. Hertil kommer problemer med færdselssikkerheden, fordi de ulovligt ansatte chauffører har dårligere arbejdsforhold end de lovligt ansatte.

På den baggrund fremsatte Kommissionen i november 2000 et forslag til indførelse af et ensartet chaufførcertifikat, der skal doku-

mentere, at den pågældende chauffør er ansat i overensstemmelse med reglerne i vognmandsvirksomhedens etableringsland.

Formålet med indførelse af en fællesskabscertifikat er, at færdselspolitiet i fællesskabslandene kan gennemføre en nem og effektiv kontrol af, om reglerne er overholdt i forbindelse med udførelsen af konkrete internationale vejgodstransporter.

Attesten skal udelukkende anvendes til dokumentation af, at den udstedende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold er overholdt, hvorfor den enkelte medlemsstat stort set selv kan afgøre, under hvilken form forslaget skal implementeres.

Kommissionens forslag har følgende indhold:

- Fællesskabsattesten for chauffører udstedes af den kompetente myndighed i medlemsstaten til enhver transportvirksomhed, som har en fællesskabstilladelse gældende for hver af virksomhedens chauffører eller chaufførvikarer og som anvender chauffører i overensstemmelse med pågældende medlemslands lovgivning på området.
- Attesten er kun påkrævet for chauffører, der udfører international kørsel for indehaveren af en fællesskabstilladelse.
- Chaufføren skal medbringe en kopi af attesten.
- Gyldighedsperioden for attesten skal være max. 5 år.
- Attesten udstedes til dokumentation af, at chaufføren er ansat i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold på området. Da den enkelte medlemsstat selv vælger den form, hvorunder ændring af forordningen skal implementeres, medfører det blandt andet, at en chauffør, som allerede har en tilsvarende national legitimation, automatisk kan få udstedt en sådan attest.
- Attesten kan nægtes udstedt eller fornyet, såfremt indehaveren af en fællesskabstilladelse ikke opfylder betingelserne for udstedelse af attesten eller har afgivet ukorrekte oplysninger i forbindelse med udstedelse af attesten.
- I tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af reglerne kan fællesskabstilladelsen midlertidigt eller varigt tilbagekaldes og fællesskabsattesten for chauffører kan tilbagekaldes. Beslutning om sanktioner skal træffes på grundlag af

alvorligheden af overtrædelserne og det antal tilladelser indehaveren har.

- I tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af reglerne kan udstedelse af fællesskabsattesten for chauffører annulleres eller tilbagekaldes. Der kan knyttes betingelser for udstedelse af attesten for at hindre misbrug.

2. Gældende dansk ret.

Vejgodskørselsområdet er reguleret i godskørselsloven (Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000 om lov om godskørsel) og i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 188 af 20. marts 2000 om godskørsel.

3. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer mv.:

Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Erhvervenes Transportudvalg, Specialarbejderforbundet i Danmark og Det Danske Handelskammer.

Dansk Transport og Logistik finder blandt andet, at forslaget er utilstrækkeligt gennemarbejdet, unødigt administrativt belastende for virksomheder og myndigheder, upræcist rammende i forhold til formålet og hindrende for arbejdskraftens frie bevægelighed.

Den foreslåede ordning er ufleksibel i forhold til arbejdspladsskifte, der i givet fald vil kræve myndighedernes godkendelse, med den dertil hørende tidsmæssige forsinkelse heraf.

Ordningen virker således ødelæggende for fleksibiliteten i transportsektoren. Det er en afgørende forudsætning i dag, at der er adgang til en fleksibel arbejdskraft – det er et behov, man ikke kun har i transportbranchen, men også i andre dele af Europas erhvervsliv.

Endvidere vil den foreslåede ordning ifølge DTL alvorligt underminere brugen af danske vikarer fra danske vikarbureauer, samtidig med, at ordningen vil umuliggøre brug af udenlandske vikarer fra udenlandske vikarbureauer.

Endvidere anføres det at, tilknytningen til forordningen om adgang til markedet betyde, at virksomheder, som udfører godskørsel for egen regning ikke vil være omfattet af kravet.

Det forudses tillige, at den foreslåede ordning vil medføre et massivt administrativt merforbrug både i virksomhederne og hos det offentlige. DTL finder ikke, at dette merforbrug står i rimeligt forhold til problemets omfang.

DTL finder, at problemet kan afhjælpes ved brug af harmoniserede arbejds- og opholdstilladelser under en eller anden form for alle ikke-EU-borgere, der udfører godskørsel for fremmed eller egen regning, uanset hvilken vægtklasse de omhandlede køretøjer har.

Erhvervenes Transportudvalg finder, at forslaget er unødigt administrativt belastende for virksomheder og myndigheder i særdeleshed set i forhold til formålet med forslaget.

Endvidere finder ETU, at forslaget er ødelæggende for fleksibiliteten i transportsektoren og dermed vil skade det effektive transportsystem, som efterspørges af virksomhederne.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Anvendelse af forordningens bestemmelser vil indebære ændring af godskørselslovgivningen.

Det skønnes, at forslaget ikke vil medføre statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser mv.

Som en positiv samfundsøkonomisk konsekvens antages forslaget at indebære en mulig øget færdselssikkerhed som følge af bedre arbejdsforhold for udenlandske chauffører herunder navnlig for chauffører fra lande udenfor EU, og som følge af bedre kontrolmulighed.

Som en negativ samfundsøkonomisk konsekvens kan anføres, at forslaget vil indebære øget administrativt arbejde for myndigheder og virksomheder i forbindelse med udstedelse af attester.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

I overensstemmelse med principperne i traktatens art. 5, kan hensigten med forslaget ifølge Kommissionen mest hensigtsmæssigt opnås på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 15. december 2000 forud for transportministerråds-mødet den 21. december 2000.