



[www.dsv.com](http://www.dsv.com)

**DSV**

## Transport - kort og godt

Landevejstransport er i dag en integreret del af det indre marked i EU, og vi har et indre marked for landevejstransport i EU, der er en væsentlig forudsætning for samhandlen, væksten og produktiviteten i EU.

Der går dermed en direkte linje mellem det indre marked for varer og tjenesteydelser og et frit transportmarked.

Væsentlige dele af rammevilkårene for landevejstransporten er derfor bestemt af EU-regler.

Det indre marked for transport samt kravene til effektivitet, billig transport samt logistik har ført til en intens konkurrence på det europæiske transportmarked og lave transportomkostninger for erhvervslivet i EU.

Gennemførelsen af det indre marked for godstransport har betydet, at der er fri etablering og den internationale grænseoverskridende godstransport er fuldt ud liberaliseret. Derudover har lastbiler ret til at udføre cabotagekørsel, dvs. kørsel internt i et andet EU-land, såfremt visse regler og vilkår er overholdt.

Nye regler for cabotage trådte i kraft 14. maj 2010. De nye regler betyder en væsentlig opstramning af de hidtidige regler. Det skal fremhæves, at cabotage er en rettinghed i henhold til EU-reglerne. Fri adgang til cabotage findes inden for alle andre transportformer, herunder jernbane, sø og luft.

Cabotage har til formål at sikre en effektiv transport, hvor ledig kapacitet kan udnyttes bedst muligt. Det Europæiske Miljøagentur har peget på, at fjernelse af restriktioner på det indre marked og cabotage kan effektivisere vejgodstransporten og reducere miljø- og klimapåvirkningerne.

Cabotage har altid været til fordel for dansk transport. Danmark har flere store virksomheder, der opererer i og er etableret i flere EU-lande, og Danmark altid har haft en betydelig eksportkørsel. Og flere danske virksomheder udfører lovlig cabotagekørsel i andre EU-lande. Netop derfor har Danmark historisk haft en positiv holdning til cabotage.

Danmark er et af EU's bedste lande, når det kommer til transport og logistik. Transport og logistik er en dansk styrkeposition, som er skabt på grundlag af en åben økonomi og samhandel med omverdenen. De danske transportvirksomheders engagement i andre EU-lande er med til at skabe arbejdspladser i Danmark inden for logistik og spedition, hvor vi har vores styrkepositioner.

På grund af det indre marked og den store konkurrence i markedet for vejgodstransport er danske virksomheder meget følsomme over for nationale særregler, der kan være med til at skævvride markedet.

Adgangen til at køre vejgodstransport i Danmark sker derudover med baggrund i godskørselsloven, der implementerer EU-reglerne i Danmark.

Et særskilt element i den danske godskørselslov gælder for løn- og arbejdsvilkår.

Her fastlægger godskørselslovens § 6, stk. 4, at der skal ske en aflønning af chauffører på et niveau svarende til gældende brancheoverenskomster.

Denne bestemmelse har været gældende siden 1973 i forbindelse med godskørselslovens indførelse.

Lønniveauet er gældende i forhold til chauffører ansat hos danske tilladelsesindehavere.



Folketingets Trafikudvalg og Retsudvalg  
den 19. maj 2010



DSV



Transport

DSV

## Køre- og hviletidsreglerne er gode nok!

Problemerne knytter sig til:

- ✓ Kontrolapparatet, betjening og tekniske udfordringer
- ✓ Bøder og frakendelse står ikke mål med forseelser
- ✓ Proportionalitet nationalt og forskelle i sanktioner blandt medlemslande
- ✓ Ansvar flyttes fra Justitsmin. til Beskæftigelsesmin.

DSV



DSV

## Chaufførernes hverdag med det digitale kontrolapparat

Problemerne knytter sig bl.a. til:

- ✓ Kontrolapparatet registrerer op til 30% mere køretid
- ✓ Kontrolapparatet er indstillet efter EU's tekniske bilag om 3 x 15 min. pause, men pause på hhv. 15 og 30 min. efter køre- og hviletidsreglerne
- ✓ Visse typer af kontrolapparater går automatisk på "pause" ved stop af bil – andre typer af apparater gør ikke

DSV



DSV

## Virksomhedskontrol hos Frode Laursen

Frode Laursen blev udtaget til virksomhedskontrol i sommeren 2008.

Der viste sig et billede af følgende overtrædelser:

- ✓ Betjeningsfejl og indstilling af kontrolapparat
- ✓ U hensigtsmæssigheder ved kontrolapparat, herunder tidsregistrering på biler med mange stop
- ✓ Biler som er flyttet få meter uden førerkort, herunder ved værkstedsbesøg, flytning på lokation hos kunde mv.

DSV



DSV

## Sag nr. 1 – betjeningsfejl, glemte at trykke pause

Start kl. 06:30 – slut kl. 20:55. Kørselsmønsteret viser, at bilen holder stille 18 min kl. 09:07 og 28 min. kl. 11:40.

Politiets beregning viser 10 t. og 13 min. kørsel, overskridelsen er 127 %.

**Konsekvens:** Bøde til chauffør på 12.700 kr. og til arbejdsgiver på 25.400 kr. Betinget frakendelse af chaufførs kørekort.

MEN kan betjeningsfejl dokumenteres, reduceres chaufførens bøde til 3.000 kr. og arbejdsgivers bøde til 6.000 kr. Og betinget frakendelse til chauffør falder bort!

**Kommentar:** Hvis chaufføren havde husket at trykke pause eller kontrolapparatet automatisk havde gået på pause (som de gamle analoge apparater), havde der ikke været nogen sag.

DSV



DSV

## Sag nr. 2 – byttet om på pauser

Start kl. 04:17 – slut kl. 15:25. Pauser: 25 min. kl. 07:41 – 15 min. kl. 08:11 – 15 min. kl. 10:36.

Politiets beregning viser 8 t. og 53 min. kørsel uden korrekt pause, overskridelsen er 97 %.

**Konsekvens:** Bøde til chauffør på 9.700 kr. og betinget frakendelse af kørekort. Bøde til arbejdsgiver på 19.400 kr.

**Kommentar:** Havde pauserne været byttet om og havde længste hvil været 1 minut længere, havde der ikke været nogen sag.

DSV

## Sag nr. 3 – færgeregul og ikke tastet færgesymbol

Start kl. 7:21 – 4 pauser på i alt 2 t. og 55 min. i løbet af dagen. Kl. 19:18 pause 4 t. og 54 min. (sejlet Varberg – Grenå). Slut kl. 00:18 og førerkort ud i 6 t. og 7 min.

Start kl. 6:25 – 4 pauser i løbet af formiddagen på i alt 1 t. og 43 min. Pause 2 t. og 56 min. (sejlet Århus – Kalundborg) 3 pauser efterfølgende på 1 t. og 6 min.

Politets beregning kørt 17 t. og 51 min. uden korrekt hvil, overskridelse på 78 %.

**Konsekvens:** Bøde til chauffør på 7800 kr. Ingen frakendelse af kørekort, da drejer sig om kombination af reglerne om dagligt hvil og daglig køretid. Bøde til arbejdsgiver på 15.600 kr.

MEN ved dokumentation af færebillet bortfalder bodeforlæg.

**Kommentar:** Hvis der havde været trykket færgesymbol, havde der ikke været nogen sag.

## Spørgsmål

## Hvor står vi med modulvognforsøget?

- ✓ 316 køretøjer er pr. januar 2010 indregistreret til modulvogn
- ✓ Kommuner blokerer for modulvogn
- ✓ Evaluering af forsøgsordning

## Erfaringer med at køre modulvogn

- ✓ Kørsel med modulvogn sammenlignet med almindelige lastbiler
- ✓ Andre bilister lægger ikke mærke til, at det er et modulvogn
- ✓ Sikkerhed ved modulvogn sammenlignet med almindelige lastbiler
- ✓ Begrænset plads til modulvogn på rastepladser

## Modulvogn i virkeligheden (fremvisning)

## Spørgsmål

**Frode  
LAURSEN**

**DSV**

## **Rundvisning på DSV's terminal**

**DSV**



## Køre- og hviletid i praksis

### 1. Fælles EU-regler om køre- og hviletid og kontrolapparater

EU har fastsat fælles regler for chaufførers køre- og hviletid. Formålet er at opstille fælles rammer for chaufførers arbejdsmiljø og forbedre færdselssikkerheden på vejene.

For at kontrollere køre- og hviletidsreglernes overholdelse har EU fastsat fælles regler om kontrolapparater. Formålet er at registrere chaufførers køretid, pauser mv. med henblik på at dokumentere efterlevelse af køre- og hviletidsreglerne.

Oplysninger om køre- og hviletid kan registreres på analoge kontrolapparater (registrering på diagramark) eller digitale kontrolapparater (registrering dels i kontrolapparatet, dels på et førerkort). Det er fra maj 2006 et lovkrav, at alle nye lastbiler skal have et digitalt kontrolapparat installeret.

Komplekse regler for kontrolapparater, betjening af digitale kontrolapparater, forskellige typer af kontrolapparater og tekniske udfordringer i forhold til bl.a. registrering af køretid fører mange problemer med sig for chauffører og virksomheder i hverdagen.

### 2. Bøder og frakendelser står ikke mål med overtrædelser

Pr 1. september 2005 indførtes nationale, skærpede regler om sanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.

Reglerne indeholder skærpende elementer som frakendelse af førerretten, sammenlægning af køretid (kumulation), objektivt ansvar for virksomheden og intet loft for bøder. Ved sammenligning med andre lande fremgår

det, at Tyskland og Sverige ikke gør brug af eksempelvis objektivi ansvar for virksomheden og frakendelse af førerretten for chauffører.

Håndhævelse af de skærpede regler har dagligt ført til situationer for chauffører og virksomheder, hvor den pålagte sanktion ikke findes at være proportional med hverken den begåede overtrædelse eller varetagelse af færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Kritik fra et samlet transporterhverv har afstedkommet administrative ændringer af lempende karakter i oktober 2006 og marts 2007 samt en lovændring om lempelse af den såkaldte "klippekort-model" for frakendelse af chaufførers førerret i foråret 2009.

Men der er fortsat lang vej til at sikre proportionalitet mellem den pålagte sanktion, dens størrelse og den skete overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om kontrolapparater. Det foreslås,

- at der indføres en mere pædagogisk form for sanktionering af chauffører og virksomheder gennem pålæg om deltagelse i kurser om køre- og hviletidsreglerne, egenkontrol i virksomheder mv. (som i Norge)
- at adgangen til frakendelse af førerretten ved virksomhedskontrol bortfalder,
- at der indføres et loft for bødestørrelse (svarende til hvad der gælder efter færdselsloven ved fx mangler ved et motorkøretøj),
- at der (som alternativ til det nuværende "taxametersystem") gives mulighed for ved udmåling af bøde at skelne mellem grove/forsætlige overtrædelser og mindre grove/uagtsomme overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om betjening af kontrolapparater.

### **3. Store forskelle på sanktioner blandt medlemslande**

Sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne bygger ikke på fælles regler, men fastsættes på nationalt niveau i hvert enkelt medlemsland.

Transportvirksomheder oplever i dag betydelige forskelle, når det gælder bedømmelsen af en given overtrædelse og bødeniveauet for en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne fra medlemsland til medlemsland. Det



skævvrider konkurrencen mellem de europæiske transportvirksomheder.

Forskellene fra medlemsland til medlemsland er så store, at det maksimale bødebeløb for en overtrædelse kan være mere end ti gange højere i ét land end i et andet.

For eksempel takseres en overskridelse af uafbrudt køretid (4½ time) med mere end 1½ time til en bøde på maksimalt 3301 euro i Spanien og maksimalt 1500 euro i Frankrig. Den samme overskridelse takseres i Grækenland til 200 euro.

#### **4. Administration af reglerne flyttes til Arbejdstilsynet**

Administrationen af køre- og hviletidsreglerne blev i 2001 flyttet fra Transportministeriet og blev placeret under Justitsministeriet, hvor det ligger i dag.

Det foreslås, at administrationen af køre- og hviletidsområdet flyttes fra Rigspolitiet under Justitsministeriet og over til Arbejdstilsynet under Beskæftigelsesministeriet.

Arbejdstilsynet er den danske myndighed med kompetencer på arbejdsmiljøområdet og den lovgivning, som knytter sig hertil. Køre- og hviletidsreglerne bygger på grundhensynene om at sikre chaufførers sikkerhed og sundhed, bedre færdselssikkerhed på vejene og lige konkurrence for transportvirksomheder.

Arbejdsmiljølovgivningen indeholder bestemmelser om tilrettelæggelse af arbejdstiden, afholdelse af hvileperiode og fridøgn mv., hvilket har en naturlig sammenhæng med reglerne om chaufførers køre- og hviletid.

Dette underbygger forslaget om, at administration af og kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne ikke bør betragtes som en politimæssig opgave.

## Kommuner blokerer for modulvogntog

DI Transport har i forbindelse med udrulningen af forsøget med modulvogntog været i kontakt med en række kommuner. Der har generelt været en positiv tilgang og et ønske om at medvirke i forsøget. Men i enkelte tilfælde har en kommunalbestyrelse blokeret for, at virksomheder i kommunen kan komme med i forsøgsordningen.

Der er især problemer i følgende kommuner:

Det var oprindeligt meningen, at **Københavns Kommune** skulle være med i forsøget. Borgerrepræsentationen afviste imidlertid forslaget, hvilket betyder, at der ikke kan køres med modulvogntog til Københavns Havn i Nordhavnen.

Der kører dagligt ca. 2.100 lastbiler til og fra Nordhavnen. En stor del af trafikken er containertransport og udgør et stort potentiale, idet der kan være en ekstra container med på et modulvogntog. DI Transport vurderer, at man kan reducere antallet af lastbiler til Nordhavnen med op til 700 dagligt.

**Hvidovre Kommune** har ligeledes afslået at få Avedøre Holme med i forsøgsordningen. Det betyder, at et af de største erhvervsområder i København ikke bliver tilsluttet forsøget. For eksempel ligger Lantmännen Schulstads lager til distribution i hovedstadsområdet i Avedøre Holme. Her vil antallet af lastbiler fra Jylland til Avedøre Holme kunne reduceres med ca. 5 daglige ture ved brug af modulvogntog.

Det begrænsede vejnet er den største barriere for at få den fulde gevinst af kørsel med modulvogntog, der kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 15 %. Derfor er et grundlæggende problem, at kommunerne kan blokere for dele af modulvogntogsforsøget.



## Transport - kort og godt

Landevejstransport er i dag en integreret del af det indre marked i EU, og vi har et indre marked for landevejstransport i EU, der er en væsentlig forudsætning for samhandlen, væksten og produktiviteten i EU.

Der går dermed en direkte linje mellem det indre marked for varer og tjenesteydelser og et frit transportmarked.

Væsentlige dele af rammevilkårene for landevejstransporten er derfor bestemt af EU-regler.

Det indre marked for transport samt kravene til effektivitet, billig transport samt logistik har ført til en intens konkurrence på det europæiske transportmarked og lave transportomkostninger for erhvervslivet i EU.

Gennemførelsen af det indre marked for godstransport har betydet, at der er fri etablering og den internationale grænseoverskridende godstransport er fuldt ud liberaliseret. Derudover har lastbiler ret til at udføre cabotagekørsel, dvs. kørsel internt i et andet EU-land, såfremt visse regler og vilkår er overholdt.

Nye regler for cabotage trådte i kraft 14. maj 2010. De nye regler betyder en væsentlig opstramning af de hidtidige regler. Det skal fremhæves, at cabotage er en ret til i henhold til EU-reglerne. Fri adgang til cabotage findes inden for alle andre transportformer, herunder jernbane, sø og luft.

Cabotage har til formål at sikre en effektiv transport, hvor ledig kapacitet kan udnyttes bedst muligt. Det Europæiske Miljøagentur har peget på, at fjernelse af restriktioner på det indre marked og cabotage kan effektivisere vejgodstransporten og reducere miljø- og klimapåvirkningerne.

**Albertslund Kommune** har truffet en principiel beslutning om ikke at tillade modulvogntog i kommunen. Denne beslutning betyder, at store terminaler som bl.a. Coop Danmark ikke kan betjenes med modulvogntog. Enhver dialog med kommunen har været forgæves.

Det giver unødvendig ekstra kørsel og dermed unødvendig ekstra CO<sub>2</sub>-udledning, som i sidste ende skal løftes af andre dele af den ikke-kvotebelagte del af økonomien, hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser. Dermed er kommuner og byråd med til at underminere den politiske Aftale om Grøn Transport, som blev indgået mellem et bredt flertal i Folketinget i januar 2009.

Endvidere hindrer de lokale forbud mod modulvogntog en effektivisering af godstransporten i Danmark, som kunne understøtte en øget produktivitet og vækst i Danmark.

Afslutningsvis bør nævnes, at der er **andre områder**, hvor det er uforholdsvist dyrt for virksomheder og kommuner at blive tilsluttet forsøget. Det betyder, at virksomheder i større byer **som fx Viborg og Holstebro** reelt er afskåret fra at komme med i forsøgsordningen.