

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 5. juli 2017
J. nr. 2017-3667

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

KOM (2017) 277 endelig

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen). Det overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren ved præcisering og ajourføring af visse bestemmelser samt ved opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse.

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.

Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor Europa-Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Præciseringerne vil i højere grad sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningerne.

Da Kommissionens forslag vedrører forordninger, er ændringerne umiddelbart gældende i Danmark. Der er således kun i begrænset omfang behov for



ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt Kommissionen) har ved Kom.nr. 277 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen).

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.

Forslaget er oversendt til Rådet den 8. juni 2017 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 91, stk. 1.

3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren ved præcisering og ajourføring af visse bestemmelser, samt ved opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse. Forslaget fokuserer således på forenkling og præcisering af gældende bestemmelser samt tilpasning af visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens behov. Dette vil efter Kommissionens opfattelse gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre sammenhængende håndhævelse i hele Unionen.

Køre- og hviletidsforordningen:

3.1 Anvendelsesområdet for undtagelsesbestemmelsen om "ikke-erhvervs-mæssig varetransport"

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at private, som anvender køretøjer, der normalt omfattes af køre- og hviletidsforordningen, til transport af ejendele til eget formål, ikke er forpligtet til at registrere deres køre- og hviletid og følgelig ikke at have en takograf eller et førerkort. Kravet om, at den største tilladte totalvægt for køretøjet eller kombinationen af køretøjer ikke må overstige 7,5 tons, udgår af bestemmelsen.



Der indsættes endvidere i forordningen en definition af begrebet ”ikke-erhvervsmæssig varetransport” med henblik på at undgå uensartet fortolkning i de enkelte medlemsstater.

3.2 Forpligtelsen til registrering af andre aktiviteter end køretid

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere forpligtelsen og for at harmonisere registreringen af det arbejde, førerne udfører ud over selve kørslen og de perioder, de står til rådighed.

Det er Kommissionens opfattelse, at det er vigtigt at have komplette optegnelser over alle førerens aktiviteter og ikke kun køretid (som registreres automatisk af en takograf) for effektivt at kunne overvåge førerens arbejdsmonstrer. Komplette optegnelser kan bidrage til at afhjælpe arbejdsmonstrer der kan føre til træthed og dermed true trafiksikkerheden.

Det udgår af bestemmelsen, at føreren alene er forpligtet til at registrere alle ”rådighedsperioder” siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid.

3.3 Afholdelse af pause ved flermandsbetjening

Kommissionen anfører, at det ved bestemmelsen præciseres, at førere i forbindelse med flermandsbetjening kan tage den obligatoriske pause i køretøjet, hvis dette køres af en anden fører. Det er allerede gældende praksis i medfør af en ikke-bindende vejledning fra Kommissionen.

3.4 Regler om ugentlig hviletid

Kommissionen anfører, at førerne ved ændringen får mulighed for at planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over fire på hinanden følgende uger samtidig med, at kompensationen for reduceret ugentlig hviletid skal tages sammen med en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer inden for tre uger. Sidstnævnte vil ifølge Kommissionen gøre det nemmere at kontrollere hviletid, der tages som kompensation, og gøre det muligt for førerne at drage fordel af akkumuleret ugentlig hviletid.

Ved ændringen præciseres endvidere, at de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, ikke må afholdes i et køretøj. Derimod forpligtes arbejdsgiveren til ved sådanne ugentlige hvil at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

Endelig forpligtes transportvirksomheden til at organisere førernes arbejde på en sådan måde, at de kan returnere til deres bopæl for at tage en ugentlig hviletid (mindst 45 timer) mindst én gang i løbet af tre på hinanden følgende uger.



I øvrigt anføres det af Kommissionen, at reglerne om ugentlig hviletid ændres for at præcisere og tilpasse kravene til ugentlig hviletid til sektorens behov og til den reelle praksis for planlægning af transport, navnlig lange internationale transporter.

3.5 "Færgereglen"

Ifølge "færgereglen" kan en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj ombord på en færge eller tog, afbrydes højst to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Et krav er dog, at føreren på færgen eller toget har adgang til en køje eller liggeplads.

Ved ændringen udvides bestemmelsens anvendelsesområde, således at en fører også kan tage en reduceret ugentlig hviletid på færgen eller toget.

3.6 "Force majeure-reglen"

Kommissionen anfører, at bestemmelsen indsættes for at hjælpe en fører, som havner i uforudsete omstændigheder, der forsinker transporten eller forhindrer føreren i at nå frem til sin bopæl for at tage en daglig eller ugentlig hviletid. Føreren kan her udskyde begyndelsen af sin daglige eller ugentlige hviletid for at nå frem til egnet indkvartering, forudsat at denne overholder de daglige og ugentlige køretidsbegrænsninger og minimumskravene, hvad angår længden af den daglige og ugentlige hviletid.

3.7 Fravigelser i nødstilfælde

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at medlemsstaternes mulighed for i nødstilfælde at tillade midlertidige fravigelser fra de almindelige regler, skal være behørigt begrundet af de særlige omstændigheder og behovet for hurtigt at tage hånd om disse nødstilfælde.

3.8 Medlemsstaterne forpligtes til at give meddelelse til Kommissionen om nationale regler

Kommissionen indfører en forpligtelse for medlemsstaterne til at give Kommissionen meddelelse om de nationale regler om køretid, pauser og hviletid, der gælder for buschauffører, der ikke er omfattet af forordningen.

3.9 Sanktionering af overtrædelser på køre- og hviletidsområdet

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at de nationale sanktioner for overtrædelse af forordningen skal stå i forhold til overtrædelsens alvor som klassificeret i den relevante EU-lovgivning (bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF). Samtidig tilføjes der en forpligtelse for medlemsstaterne til at meddele Kommissionen om ændringer i det nationale sanktionssystem.

3.10 Samarbejde og udveksling af data mellem medlemsstaterne

Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne skal udbygges. Formålet er at



gøre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen og den grænseoverskridende håndhævelse mere konsekvent og effektiv.

Kommissionen foreslår derfor bl.a., at der fastsættes frister for gensidig bistand, samt at udveksling af oplysninger også omfatter data om risikoklassificering af virksomheder og andre oplysninger, der er nødvendige for at sikre effektiv håndhævelse.

3.11 Gennemførelsesretsakter

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at Kommissionen om nødvendigt kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere bestemmelserne i forordningen. Disse retsakter skal sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

Takografforordningen:

3.12 Lokalisering og registrering af grænseoverskridende transport

De ”intelligente” takografer er en ny generation af digitale takografer. De nye takografer kan bl.a. automatisk registrere et køretøjs position på visse punkter i løbet af dagen f.eks. stedet, hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes og stedet, hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes. En sådan funktion vil støtte kontrolmedarbejdernes kontroller.

Af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter fremgår det, at kravene vedrørende den ”intelligente” takograf anvendes fra den 2. marts 2019.

Kommissionen anfører, at der er behov for at forbedre funktionaliteten i de ”intelligente” takografer med henblik på mere præcist at kunne lokalisere køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport. Det vil gøre det nemmere at håndhæve de sociale bestemmelser. De ”intelligente” takografer skal således automatisk kunne registrere, hver gang køretøjet krydser grænsen.

Samtidig indføres der en forpligtelse for førere til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse. Dette skal ske ved ankomst til den første egnede holdeplads. Forpligtelsen vil ikke gælde for førere, der anvender ”intelligente” takografer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.



5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Kommissionen anfører, at manglerne i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne. Der er i vidt omfang allerede fællesskabsret på området, og forslaget til ændring af de to forordninger er grundlæggende en tilpasning af det eksisterende regelsæt.

6. Gældende dansk ret

På området gælder følgende danske regler:

- Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, hvori det bestemmes, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, ligesom der i loven gives hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.
- Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvor bl.a. de nationale undtagelsesbestemmelser er implementeret, ligesom der er fastsat regler for anvendelse af takografer og opbevaring af oplysninger fra kontrolmyndigheder. I bekendtgørelsen reguleres det endvidere, hvilke overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen der kan sanktioneres samt straf-ferammen for sanktioneringen.
- Bekendtgørelse nr. 1484 af 13. december 2013 om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på takografer inden for vejtransport, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser værksteder skal opfylde for at opnå autorisation til at udføre arbejde på takografer og gyldighedstiden for sådanne autorisationer.
- Bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af takografkort, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser man skal opfylde for at få ud-



stedt et takografkort (fører kort, værkstedskort og virksomhedskort) og gyldighedstiden for nævnte kort.

Side 7/23

7. Konsekvenser

7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om ændring af to forordninger, vil en vedtagelse af ændringsforslagene være umiddelbart gældende i Danmark. Der er derfor kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

I bekendtgørelsen vil der således bl.a. skulle indsættes en straffehjemmel for de to nye overtrædelsestyper, som findes i Kommissionens forslag under henholdsvis artikel 8, stk. 8a (forslaget om at de regulære ugentlige hviletider skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold) og artikel 8, stk. 8b (forslaget om transportvirksomhedens pligt til at organisere førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger).

Det kan dog ikke udelukkes, at der vil blive behov for ændringer på lovniveau.

7.2 Økonomiske konsekvenser

7.2.1 Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at forslagene har begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget om udbygning af det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne kan medføre omkostninger.

7.2.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene vurderes ikke af have samfundsøkonomiske konsekvenser.

7.2.3 Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forordningsforslagene kan medføre administrative konsekvenser. Arbejdsgiveren forpligtes med forslaget til ændring af køre- og hviletidsforordningen, at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren i forbindelse med afholdelse af ugentlige hvil.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere omfanget af konsekvenserne for dansk erhvervsliv, da det vil bero på en nærmere vurdering af hvilken form for indkvartering, der anses for egnet.



Herudover vil den foreslåede ændring af køre- og hviletidsforordningens krav om registrering af andre aktiviteter end køretid samt den foreslåede ændring af takografforordningen, hvorefter der indføres forpligtelse for førere, der ikke gør brug af 'intelligente takografer' til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse, vil kunne medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017.

Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Danske Speditører, Dansk Byggeri, 3F, LO og Trafikselskaberne i Danmark.

DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men vi finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

Generelt er DTL positiv over det stillede forslag til ændring af forordning 561/2006 (Kørehviletidsforordningen) og 165/2014 (Takografforordningen). I en vis udstrækning vil ændringerne imødekomme de ønskede resultater i forhold til at sikre passende arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere, undgå konkurrenceforvriddning og bidrage til færdselssikkerheden.

Af specifikke bemærkninger til forslaget skal vi påpege følgende opmærksomhedspunkter:

Artikel 6, stk. 5:

For så vidt angår harmonisering af førerernes forpligtelser til at registrere det arbejde, som de udfører ud over selve kørslen og de perioder, hvor de står til



rådighed, må det antages, at forslaget tilgodeser, at pauser og hvil er udeholdt fra kravet om registrering, når føreren ikke er på arbejde og derved holder fri.

Det fremgår dog af Takografforordningens artikel 34, stk. 3, at en fører skal lave manuelle optegnelser/registreringer, når han har forladt køretøjet. Dette krav underbygges af EU Kommissionens forslag til Clarification note 7, som præciserer, at en fører skal registrere sine aktiviteter, herunder andet arbejde, rådigheds og pause/hvil, uanset om føreren rent faktisk er på arbejde den pågældende dag. Dette medfører et "24/7/365" registreringskrav til føreren, hvilket må opfattes som en unødigt administrativ byrde, ligesom bestemmelsen i mange tilfælde vil give branchen væsentlige udfordringer i praksis, særligt for de førere som ikke altid kører i et køretøj forsynet med takograf.

Det anbefales, at lovteksten præciseres på dette område, således at det tydeligt fremgår, at ikke registrerede kørehviletidsdata for en fører læst som "?" i udgangspunktet skal betragtes som hvil, og at registreringspligten til pause/hvil kun er tilstede, såfremt føreren er på arbejde og får løn.

Artikel 8, stk. 6:

For så vidt angår selve forslaget til ændring af afholdelse af reducerede og regulære ugehvil har vi ingen bemærkninger. Dog bør referenceperioden for 2 ugers køretid som anført i artikel 6, stk. 3, udvides til en længere referenceperiode på fire på hinanden følgende uger. Dette begrundes i forhold til, at der i planlægningen af en førers arbejdstid i en 4 ugers periode er lagt op til, at en chauffør kan arbejde 3 uger og holde den 4. uge fri. Såfremt køretiden i referenceperioden ikke udvides, vil der blive et produktionsstab, ligesom begrænsningen frygtes at kunne skabe mere stilstand og flere lastbiler på vejene.

Hverken færdselssikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår vurderes at blive tilsidesat ved en udvidelse af referenceperioden til fire på hinanden følgende uger, såfremt den maksimale ugentlige køretid fortsat fastholdes til at kunne udgøre op til 56 timer, og da det bliver muligt at planlægge en friuge hver 4. uge.

Artikel 8, stk. 7:

Teksten er for upræcis og bør defineres således: "Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hvil, skal tages forud for eller i forlængelse af en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer som en samlet hviletid".

Artikel 8a:

Det bør fremgå, hvorledes "egnet indkvartering" skal dokumenteres over for myndighederne. Fx vil det være vanskeligt for føreren at dokumentere, at han har holdt sit regulære ugehvil på bopælen. Der henvises i øvrigt til Takografforordningens artikel 34, stk. 3, hvori det fremgår, at medlemsstaterne ikke må pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.



Teksten er for upræcis. Det bør fremgå, at det påhviler arbejdsgiveren at afholde førerens transportudgifter til og fra bopælen, når føreren overtager eller overdrager køretøjet til en anden fører uden for sin egen bopæl eller ansættelsesstedet/firmaadressen, samt i situationer, hvor køretøjet ikke er i drift og derved holder stille, mens føreren er rejst hjem for at holde regulær hviletid.

Tillige bør det klart fremgå, at rejse til og fra et køretøj i forbindelse med afholdelse af et regulært ugentligt hvil sker i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3 (rådig-hedstid eller andet arbejde).

Afslutningsvis skal vi anføre, at DTL gerne havde set en ændring af Kørehvile-tidsforordningens artikel 6, stk. 1, således at den daglige køretid altid kan udgø-re op til 10 timer, og ikke som i dag 9 timer samt to gange i løbet af en uge 10 timer. Som begrundelse herfor skal anføres, at såfremt en fører på en dag har kørt 9 timer og 10 minutter, har føreren gjort brug af én 10 timers køredag.

ITD

Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer af forordning 561/2006/EF og forordning 165/2014/EU:

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

De nuværende regler om afholdelse af det ugentlige hvil har resulteret i nationale særregler og væsentligt øgede byrder for transportbranchen. Der er derfor behov for klare fælles europæiske regler på området. ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande fornylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj.

Det er afgørende for, at ITD kan støtte forslaget, at det er en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede ugehvil i træk og dermed kan udskyde de regulære 45-timers ugehvil. Kommissionens forslag betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før han skal afholde sit regulære 45-timers ugehvil. For ITD er det afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.



Samlet set, mener ITD dog, at de varierende tidsrammer, der foreslås (2-, 3- og 4-ugers perioder) modarbejder hinanden. Derved ødelægges intentionerne om klare og fleksible bestemmelser. ITD ønsker en ensartet tidsramme på 4 uger.

Konsekvensen af de overlappende perioder er øget kompleksitet og mindre effektivitet i forbindelse med planlægningen til ugunst for både chaufførerne og transportvirksomhederne.

ITD ønsker en konsekvent overgang til en 4-ugers ramme, der vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning, uden at det går ud over trafiksikkerheden.

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag til krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge tvinges til afholde et regulært ugentligt hvil på bopælen.

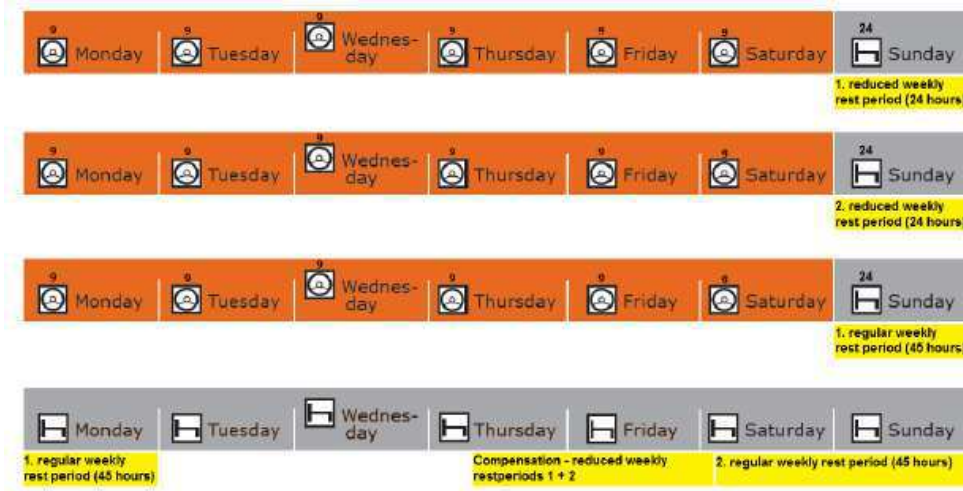
Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Derudover mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger jævnføre ovenstående bemærkninger. Endelig bør referencen i teksten tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke i den ansattes bopæl.

Samlet set giver forslaget anledning til en række juridiske og praktiske ubesvarede spørgsmål. ITD ønsker blandt andet, at det bliver præciseret, om det er myndigheden eller chaufføren, der har bevisbyrden i forhold til, at chaufføren har afholdt et ugentligt hvil på hotel, ved privat indkvartering eller på bopælen. Derudover mangler der klarhed omkring, hvorvidt chaufføren efter afholdt hvil uden for bilen må opholde sig i førerhuset i nogle timer før chaufføren skal køre igen. Dertil kommer overnatningskapaciteten. I dag er rasteplasser ikke indrettede med chaufførhoteller, og der er kun få sikrede rasteplasser, hvor bilen kan efterlades trygt.

ITD foreslår derfor, at EU udvider det europæiske netværk af sikre parkeringspladser med assistance fra EU-programmer, såsom TEN-T eller gennem Offentlig Privat Partnerskab (OPP).

Udfordringer med "2-, 3- og 4-ugers perioderne"

Ændringerne i 561/2006/EF, artikel 8, stykke 6 åbner for, at chaufførerne kan planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over 4 på hinanden følgende uger. Denne ændring kan potentielt lette planlægningen og give mulighed for effektiv afvikling af især længere internationale transporter. Samtidig giver ændringen mulighed for yderligere effektivisering af lokale og regionale transporter i perioder med sæsonudsving, eksempelvis høstperioder eller andre perioder hvor transportbehovet øges ekstraordinært. Sammen med kravet om, at kompensation for reducerede hvil skal tages sammen med et regulært ugehvil uden for køretøjet, ville en 4-ugers periode eksempelvis kunne forløbe som illustreret i figur 1 herunder.



Figur 1

En 4-ugers periode, som illustreret i eksemplet (figur 1), vil betyde enkel og effektiv planlægning, samtidig med at chaufføren i dette eksempel vil opnå en 8-dages sammenhængende hvileperiode hjemme, eller hvor han måtte ønske at opholde sig. I særlige tilfælde, hvor chaufføren af en eller anden årsag ikke kan nå helt hjem, er der endda mulighed for at afholde det første regulære ugehvil på et hotel eller andet egnet overnatningssted og køre yderligere 2 dage, tirsdag og onsdag i fjerde uge.

2-ugers periode

Da bestemmelsen i 561/2006/EF, artikel 6, stykke 3 imidlertid ikke foreslås ændret i udkastet og dermed fastholder bestemmelsen om maksimalt 90 køretimer i en 2-ugers periode, vil chaufføren allerede på fjerdedagen i den anden uge have opbrugt sin køretid. Det betyder, at chaufføren nu skal holde hvil i tre døgn frem til udgangen af uge 2. Dermed bortfalder den tilsigtede fleksibilitet, der ellers kunne opnås i henhold til den foreslåede ændring i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 2.



Figur 2



3-ugers periode

Side 13/23

Forslaget om 561/2006/EF artikel 8, stykke 8b tilføjer en rullende 3-ugers periode, hvor føreren skal have mulighed for at returnere til bopælen. Bestemmelsen medfører endnu mere kompleksitet og underminerer fuldstændigt intensio-nerne om mere fleksibilitet inden for en 4-ugers periode. I praksis vil bestemmelsen sammen med ovennævnte 90-timers begrænsning inden for en 2-ugers periode umuliggøre en effektiv planlægning og udnyttelse af mulighe-derne for at afholde 2 reducerede ugehvil i to på hinanden følgende uger, som der lægges op til i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 3.



Figur 3

Konsekvent 4-ugers ramme – fleksibilitet og effektivitet

ITD vil med baggrund i ovenstående opfordre ministeren til at arbejde for følgende ændringsforslag til Europa-Kommissionens forslag:



<i>561/2006/EF, artikel 6, stykke 3:</i> "Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer."	<i>Foreslås ændret til:</i> "Summen af køretiderne i fire på hinanden følgende uger må ikke overstige 180 timer."
--	--

Se endvidere nedenstående bemærkninger til artikel 8b.

Øvrige bemærkninger til ændringsforslag af 561/2006/EF

Artikel 6, stykke 3:

Se bemærkninger oven for.

Artikel 6, stykke 5:

Ingen umiddelbare bemærkninger forudsat, at ændringer i bestemmelsen ikke leder til yderligere administrative byrder.

Artikel 8, stykke 6:

Valget mellem litra a) eller b) læses som et enten eller – betyder formuleringen, at der ikke må tages ét reduceret ugehvil og tre regulære ugehvil i en fireugers periode? Hvis dette er tilfældet foreslås indsats: ", eller c) tre regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer" og i det efterfølgende afsnit "Ved anvendelsen af litra b) eller c) ..."

Artikel 8, stykke 7:

Bestemmelsen medfører en væsentlig indskrænkning i fleksibiliteten og dermed en forringelse af mulighederne for en effektiv transportplanlægning. Som bestemmelserne er i dag, kan compensationen for et reduceret ugehvil tilrettelægges i forbindelse med et dagligt hvil. Ifølge forslaget vil compensationen fremover skulle afholdes i tilknytning til et 45-timers hvil. ITD ønsker at opretholde den gældende bestemmelse.

Artikel 8a:

ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande for nylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj. Samtidig foreslår man dog en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede hvil og dermed kan udskyde det lovpligtige 45-timers hvil. Forslaget betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før



han skal afholde sit lovpligtige 45-timers hvil. ITD er, som nævnt, positiv, men det er afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.

Artikel 8b:

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag under stykke 8b:

1) ITD mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sin fritid. Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Jævnføre ovenstående bemærkninger mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger. En konsekvent overgang til en 4-ugers ramme vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning.

2) Efter ITD's opfattelse bør referencen i teksten endvidere tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke den ansattes bopæl. Årsagen er, at den ansattes bopæl ikke bør være en hindring for chaufføren, ligesom det kan være problematisk, at det at en chauffør, som ønsker at skifte bopælsland, kan have betydning for ansættelsesforholdet.

ITD foreslår derfor enten artikel 8b slettet eller ændret til:

<p><i>Foreslået artikel 8b:</i></p> <p>”Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger.”</p>	<p><i>Foreslås ændret til:</i></p> <p>”Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren, hvis denne ønsker det, har mulighed for at returnere til ansættelsesstedet kan tilbringe og afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger.”</p>
---	---

Artikel 9, stykke 1:

Positivt, at ”færgereglen” udvides til også at kunne anvendes i forbindelse med et reduceret ugehvil. Tiltaget øger fleksibiliteten i forbindelse med planlægningen af de berørte transportere.

Artikel 12, stykke 2:

Positivt, at fleksibiliteten øges for at nå frem til egnet indkvartering i særlige tilfælde.



Artikel 3, litra h), artikel 4, litra r), artikel 7, stykke 3, artikel 14, stykke 2, artikel 15, artikel 19, stykke 1, artikel 22, stykke 1, stykke 2, stykke 3a og 3b, artikel 25, stykke 2:

Ingen bemærkninger

Bemærkninger til ændringsforslag af 165/2014/EU

Artikel 8, stykke 1, andet led:

Ingen bemærkninger.

Artikel 34, stykke 7, første afsnit:

ITD anerkender vigtigheden af præcise registreringer af, hvornår et køretøj krydser en landegrænse særligt i forbindelse med effektiv håndhævelse af de foreslåede bestemmelser om udstationering med videre. Vi vil dog tillade os at udtrykke betænkelighed ved den manuelle registrering og understrege vigtigheden af en entydig definition af "egnet holdeplads". Ved større, stærkt trafikerede grænseovergange, især på motorvejsnettet, er der ikke egnede sideanlæg, hvor så mange lastbilvogntog kan holde ind og indlæse landekode i takografen. Dette kan potentielt føre til uenighed med kontrollerende myndigheder om, hvornår køretøjet når en "egnet holdeplads", eller hvorvidt en sådan allerede er passeret, hvis køretøjet underkastes en vejsidekontrol på strækningen efter en grænsepassage.

Dansk Industri

Generelt er der behov for, at forslaget giver mere fleksibilitet i forhold til tilrettelæggelse køretid og hviletid, da reguleringen i dag er en af de mest omkostningstunge og byrdefulde EU-reguleringer på transportområdet. Det er DI Transport opfattelse, at der sagtens kan give mere fleksibilitet uden at det går ud over trafiksikkerheden.

For at lave regelforenklings for den kollektive bustransport, så skal DI Transport anmode om at undtagelsen i artikel 3 om rutekørsel med personer ændres fra de nuværende 50 km til 100 km, hvilket svarer til de øvrige undtagelser med kilometerbegrænsning.

DI Transport er skeptiske for at udvide registreringen af "anden arbejdstid" i artikel 6, stk. 5, da det kan øge de administrative byrder.

For så vidt angår to-mandsbetjening, så kan DI Transport støtte præciseringen.

For så vidt angår afholdelsen af ugentlige hvil, mener DI Transport, at det bør være muligt at afholde 1 regulært ugentligt hvil og 3 reducerede ugentlige hvil inden for en periode på fire uger. Dette vil give mere fleksibilitet.



Kommissionens forslag til artikel 8, stk. 6 er i øvrigt upræcist, da det kan læses som at det er enten a) fire regulære ugentlige hvil eller b) to reduceret ugentlige hvil og to regulære ugentlige hvil. Det bør dog også være muligt f.eks. kun at afholde ét reduceret ugentlig hvil og 3 regulære ugentlig hvil.

Kommissionens forslag giver lidt mere fleksibilitet i forhold til afholdelse af det ugentlig hvil og det reducerede ugentlig hvil ved at tillade to reducerede ugentlige hvil i træk, hvilket er positivt. Men det er desværre langt fra tilstrækkeligt og svært at anvende i praksis, da forslaget ikke samtidigt giver mere fleksibilitet i forhold til den gennemsnitlige køretid.

DI Transport mener derfor, det er helt afgørende, at køretid også regnes over en fire uger periode, uden at den maksimale køretid nødvendigvis ændres, dvs. at artikel 6 stk. 3 i forordning 561/2006 bør ændres til ”*summen af køretiderne på fire på hinanden følgende uger må ikke overstige 180 timer*”, i stedet for de nuværende 90 timer på to uger. Dette vil give mere fleksibilitet uden at øge maksimale ugentlige køretiden.

For så vidt angår den daglige køretid, så bør det tillades, at den daglige køretid sættes til ti timer eller alternativt højst fire gange i løbet af en uge sættes op til ti timer, i stedet for de nuværende to dage på en uge. Dette vil hellere ikke øge den ugentlig køretid, men giver mere fleksibilitet.

DI Transport mener, at kompensationen for reduceret ugentlige hvil fortsat bør kunne afholdes før eller efter en anden hviletid, dvs. enten daglige hvil og/eller regulære ugentlig hvil, ellers vil det være en væsentlig begrænsning køre- og hviletidsregler og tilrettelæggelse af arbejdet. DI Transport lægger derfor vægt på at fastholde den nuværende artikel 8, stk. 7 i forordning 561/2009.

Håndhævelsen af de nuværende upræcise regler om afholdelse af det regulære ugentlig hvil i en række medlemslande, har skabt usikkerhed og væsentlige øgede byrder for transportbranchen. Der er derfor behov for klare fælles europæiske regler på området.

Kommissionens forslag om, at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i førerhuset, rejser en række praktiske problemer i forhold til håndhævelsen: Hvordan skal chaufføren dokumentere, at han har afholdt et ugentlig hvil ved privat indkvartering eller derhjemme? Skal chaufføren medbringe dokumentation for alle regulære ugentlige hvil afholdt de seneste 28 dage? På mange hoteller skal man være ude senest kl. 12, men hvis chaufføren først må køre igen kl. 17, må han så opholde sig i førerhuset indtil han kan køre igen? Alle usikkerhederne om håndhævelse bør afklares under forhandlingerne.

DI Transport kan ikke støtte Kommissionens forslag til ny artikel 8b, der stiller krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge kan afholde et regulært ugentlige hvil derhjemme.



Forslaget til ny artikel 8b er det i strid med overenskomsten mellem ATL/DI og 3F om grænseoverskridende kørsel (eksportoverenskomsten), der tillader, at chaufføren kan være væk fra ansættelsesstedet i 28 dage.

DI Transport mener derudover principielt ikke, at forslaget bør fastlægge, hvor chaufføren frivilligt måtte ønske at tilbringe sin fritid. Forslaget til artikel 8b foreslås derfor enten slettet eller ændret til:

"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan, hvis han ønsker det, tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger."

DI Transport kan støtte forslaget til ændring af artikel 12, der giver chaufføren mulighed for at nå passende overnatningsfacilitet i forbindelse med det daglige eller ugentlige hvil.

Afslutningsvis skal DI Transport bemærke, at det er væsentlig at fastholde de nuværende muligheder for undtagelse i artikel 13. Endvidere bør det overvejes, om kørsel med flydende, færdigblandet beton bør tilføjes undtagelsesmulighederne, da disse har en kort levetid fra de har forladt fabrikken.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 09. juni 2017 og har ingen særlige bemærkninger hertil.

Danske Speditører

Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning 561/2006/EF om minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid mm

Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.



Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.

Danske Speditører har ikke noget konstruktivt at indvende imod, at 45-timers hvilet afholdes uden for lastbilen, mens andre hvil kan holdes i førerhuset. Danske Speditører støtter tillige Kommissionens model, hvorefter 45-timers hvilet kan udskydes.

Vi støtter præciseringen af, at arbejdsgiveren er forpligtet til at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage en ugentlig hviletid på en privat beliggenhed.

Danske Speditører mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sit hvil. Enhver lønmodtager skal kunne disponere over sin egen fritid og beslutte, hvor denne skal tilbringes.

Både af hensyn til chaufførens sikkerhed, når der tages daglige og reducerede hvil i førerhuset, og af hensyn til muligheden for at parkere lastbil med og uden gods på betrykkende vis i den periode, hvor føreren skal afholde sit lange hvil væk fra køretøjet, ønsker vi det europæiske netværk af sikre parkeringspladser udvides, eksempelvis med assistance fra europæiske programmer som TEN-T.

Danske Speditører mener, at ovenstående initiativer til ”sikker parkering af lastbil med og uden gods” og ”chaufførens sikkerhed” anses for at være en absolut forudsætning for, at det vil give mening med en håndhævelse af forbuddet mod afholdelse af det lange chaufførhvil i førerhuset.

Efter vores opfattelse vil det have stor betydning, at chaufføren ikke blot bliver tvunget væk fra sit køretøj uden at have andre og bedre steder at tilbringe sit lange hvil, ligesom der skal tages seriøse initiativer til etablering af sikre rasteplasser og overnatningsfaciliteter. Dette vil Danske Speditører gerne i dialog med Vejdirektoratet om.

Dansk Byggeri

Artikel 13 i Køre-hviletidsforordningen bør også åbnes for at lette administrative byrder for SMV'er og håndværkere

Begge forordningers formål er at sikre arbejdsforhold og trafiksikkerhed i forhold til professionelle chauffører. Desværre rammer reglerne også mange virksomheder indenfor byggeerhvervet, på trods af at deres primære erhverv ikke er transport, og de ikke er udfordrede i forhold til arbejdsforhold, og sjældent udgør en trafiksikkerhedsmæssig risici. På den baggrund er flere andre brancher udtaget. Det drejer sig eksempelvis om landbrug og gartnerier (art 13.b).



Installation af takograf er samtidig en stor omkostning for en virksomhed, som ofte kun få gange årligt transporterer materiale eller materiel, som gør det nødvendigt at have installeret takograf. Ligeledes er det også en stor administrativ byrde at efterleve regler, kontrol og opbevare data.

Dansk Byggeri har ingen kommentarer til de artikler der åbnes, men mener, at også art. 13 i (EF) nr. 561/2006 bør åbnes, så det kun er nødvendigt at installere takografer, når installationen understøtter forordningens formål, nemlig ordentlige arbejdsforhold og trafiksikkerhed.

Listen over mulige nationale undtagelser bør udvides

Forordningen rummer i Art. 13 en liste over mulige nationale undtagelser, bl.a. landbrugs-, gartneri- skovbrugsvirksomheder m.m. (art. 13b.). Dansk Byggeri mener helt overordnet, at også byggeerhvervet bør medtages på denne liste over undtagelser, da deres primære erhverv heller ikke er transport, på tilsvarende vis som de brancher der er undtaget.

Det er på trods af, at der allerede i dag i forordningens art. 13 d, også kaldet håndværkerundtagelsen, er mulighed for undtagelse fra takograf for en række af byggeriets køretøjer. Ordlyden bør dog ændres en anelse, da den som den er i dag medfører anseelige administrative byrder og økonomiske omkostninger for mange virksomheder. Dansk Byggeri foreslår derfor, at virksomheder som typisk kun transporterer materiel eller materiale til eget brug inden for et geografisk afgrænset område på 100 km, og med max vægt på 7,5 T også undtages, idet de nuværende regler er uhensigtsmæssige. Dansk Byggeri foreslår således, at ordlyden i art. 13d ændres fra:

”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”

Til:

”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som virksomheden benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”

Således, at ”føreren” erstattes med ”virksomheden”.

Det vil skabe langt mere fleksibilitet for mange håndværkere, som i dag eksempelvis kun er undtaget takograf, hvis de eksempelvis transporterer materiale eller materiet, og det udelukkende er dem der anvender det. Ligeledes er det en udfordring i forhold til letvogne, som er fagtermen for fx skurvogne. Efter reglerne om velfærdsforanstaltninger skal der stilles letvogne (fx toiletter og fro-



kostrum) til rådighed for medarbejderne, når arbejdet overstiger 3 dage. Men efter Forordningens undtagelser er der krav til, at det udelukkende er den som transportere materiel, som selv skal bruge materiellet. Det vil altså betyde, at hver medarbejder skal transportere sin egen skurvogn, hvis man vil undgå at skulle installere takograf. Det, på trods af, at de hverken overstiger 7,5 T, kører under 100 km fra virksomhedsadressen, og generelt ikke er til fare for trafik-sikkerheden eller gør det udfordrende at sikre ordentlige arbejdsforhold.

Flydende beton er fordærveligt

I de nationale undtagelser i art. 13l og 13n er også mejeriprodukter og slagteri-affald nævnt, fordi det er fordærvelige varer. Dansk Byggeri mener, at også flydende, færdigblandet fabriksbeton bør medtages her. Flydende fabriksbeton, som udelukkende transporteres over korte afstande, og kun har en kort "levetid" på ca. 90 minutter fra det forlader fabrikken før det ikke længere er anvendeligt, bør undtages på linje med de andre allerede undtagede fordærvelige produkter i art 13l og 13 n.

På baggrund af ovenstående, håber Dansk Byggeri, at man vil foreslå Kommissionen at åbne artikel 13 i Køre- hviletidsforordningen ud over de allerede planlagte artikler.

3F

Kommissionen har som en del af det, der i daglig tale kaldes vejpakken, fremsat forslag til ændringer i køre- hviletidsbestemmelserne. Den største ændring vedrører ændringerne i ugehvilet, hvor referenceperioden ændres fra 2 til 4 uger og på en sådan måde, at man fremover i en 4 ugers periode vil kunne tage 2 reducerede hvil i 2 på hinanden følgende uger, hvorefter der skal afholdes et regulært ugehvile med tillæg af de resterende timer.

Såfremt en arbejdsgiver vælger at bruge denne regel fuldt ud, vil føreren komme i en situation, hvor det vil være muligt at overnatte i bilen i op til 20 dage i træk. Det efterfølgende lange hvil vil derefter andrage 87 timer. Dette skal ses i forhold til den situation, vi har i dag, hvor man maksimalt kan overnatte i bilen i 12 dage i træk.

Kommissionen oplyser, at ændringerne er indført ud fra et ønske om at indføre mere fleksibilitet i reglerne og understreger, at ændringen efter Kommissionens opfattelse ikke påvirker vejsikkerheden.

Når der er fastsat regler om et regulært ugentligt hvil på mindst 45 timer, er dette selvfølgelig ud fra en betragtning om, at det er den periode, der skal til, før man fuldt ud er udhvilet og kan påbegynde en ny arbejdsperiode.

En forlængelse af arbejdsperioden, som angivet af Kommissionen, vil derfor efter 3F's opfattelse klart have negative effekter på vejsikkerheden. Kommissionen har i sin introduktion til hele vejpakken endvidere gjort opmærksom på, at man vil forbedre de sociale forhold for chaufførerne. Det er der absolut ikke



tale om med den foreslåede ændring, idet dette vil gøre det endnu mere vanskeligt, end det er i dag, at få en naturlig balance mellem hjemmeliv og arbejde for internationale chauffører.

Forbundet kan derfor ikke tilslutte sig den foreslåede ændring.

Herudover tydeliggør man forbuddet mod at afholde det ugentlige hvil i bilen og fastslår, at arbejdsgiveren skal stille passende overnatningsmuligheder til rådighed, såfremt hvilet ikke kan afholdes i hjemmet.

Denne ændring hilser 3F velkommen, om end vi gerne havde set, at man havde kvantificeret begrebet ”passende overnatningsmuligheder”, specielt med hensyn til, at flere mere eller mindre seriøse arbejdsgivere på europæisk plan har udtalt, at et sådant forbud er unødvendigt, og at man jo blot kan udstyre chaufføren med et enmandstelt, som han så kan slå op i vejkanten.

Efter 3F's opfattelse indebærer begrebet passende overnatningsmuligheder som minimum, at chaufføren har adgang til et enkeltværelse, der er aflåseligt. Det skal være opvarmet i de perioder af året, hvor der er behov for dette, og der skal selvfølgelig være adgang til bad og toilet samt en eller anden form for spisefacilitet.

LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

Trafikselskaberne i Danmark

Grundet kombination af ret omfattende materiale samt en kort frist, har jeg lænet mig op af input fra UITPs sekretariat, der fremhæver, at 'as a general statement, one can say that urban public transport (vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometers) is not in the scope of the proposed amendments'. En del af materialet har fokus på grænseoverskridende gods-transport. Det følgende er således at betragte som en række mulige observationspunkter fra trafikselskaberne.

561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

Ændringer af køre- og hviletidsreglerne (bl.a. for afholdelse af hvil og registrering af ikke omfattet kørsel) kan for rutekørsel over 50 km betyde meromkostninger for operatøren og dermed højere omkostninger forbundet med de lange ruter.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.



Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ni ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag til ændring af henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Forslaget fokuserer på forenkling og præcisering af gældende regler, hvilket sikrer ensartet anvendelse og håndhævelse af de to forordninger, ligesom visse regler tilpasses, så de imødekommer sektorens behov. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

Regeringen finder dog, at forslaget rejser en række håndhævelsesmæssige spørgsmål, som regeringen vil adressere i forbindelse med forhandlingerne. Udover spørgsmål om fortolkningen af reglerne er der også tale om, at nogle af de foreslåede ændringer umiddelbart vurderes vanskelige at håndhæve. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative omkostninger.

11. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionens initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.