

NOTAT

Dato 14. marts 2018
J. nr. 2017-3702

Klare, enkle og balancerede regler

Til fremme af et indre marked for vejtransport, som sikrer fælles regler, fair konkurrence, respekt for sociale rettigheder og en effektiv og fornuftig kontrol.

For at sikre, at man får løst de udfordringer, som vejtransportsektoren står overfor, og samtidig udnytter de muligheder, som den teknologiske udvikling giver, er der behov for fælles løsninger på EU-plan. Danmark ser positivt på, at Europa-Kommissionen i den forbindelse har fremlagt en række forslag i sin vejpakke.

De nuværende EU-regler efterlader en vis fortolkningsmargin, og en uens anvendelse og håndhævelse af reglerne på EU-plan har - koblet med store sociale forskelle mellem medlemslandene - skabt en situation, hvor der opleves et stigende pres på de nationale vejtransportmarkeder.

Vejpakken er et skridt i den rigtige retning, men der er behov for en yderligere indsats for at få skabt et velfungerende indre marked med klare, enkle og balancerede regler. Danmark har en række klare prioriteter og synspunkter i forhandlingerne, som kan opsummeres i tre indsatsområder:

- **Fælles løsninger** på de fælles udfordringer, som vejtransportsektoren står overfor, som dæmper op for ulovlige praksisser, og som sikrer klarere og enklere regler, der bidrager til ens anvendelse og håndhævelse i medlemslandene.
- **Fair konkurrence** mellem medlemslandene, hvor regler og rettigheder respekteres og håndhæves.
- **Fornuftige regler**, som er mulige at håndhæve, og som sikrer øget anvendelse af de teknologiske muligheder, en effektiv kontrol og et stærkere samarbejde mellem medlemslandene.

Vejpakken er fremsat som en pakke, og forslagene hænger i høj grad sammen, og Danmark prioriterer derfor, at forslagene bliver behandlet samlet. Med dette for øje er de følgende prioriteter målrettet de ovenstående indsatsområder.



1. Cabotagekørsel

De nuværende cabotageregler er vanskelige at håndhæve, og de muliggør samtidig, at der kan udføres systematisk cabotagekørsel i Danmark. I forhandlingerne om vejpakken vil Danmark prioritere, at der indføres én klar og entydig definition af cabotagekørsel, som det er muligt at håndhæve.

Danmark støtter derfor, at der indføres en definition, som fjerner turbegrebet og i stedet baserer sig på et antal dage. Det er dog vigtigt for Danmark, at der ikke sker en yderligere åbning af markedet for cabotagekørsel, når de sociale forskelle er så store mellem medlemslandene, som de er i dag. Danmark mener, at Kommissionens forslag om en tidsbegrænsning på 5 dage er for omfattende og forslår i stedet, at grænsen sættes til 3 dage.

Hensigten med cabotagekørsel er, at det skal være en midlertidig aktivitet. Alligevel gør de nuværende regler det i teorien muligt, at en udenlandsk transportvirksomhed kan udføre cabotagekørsel med det samme køretøj i Danmark 365 dage om året. Danmark mener, at der skal findes en løsning, så det ikke længe bliver muligt at udføre denne form for systematiske kørsel. Samtidig må løsningen på denne udfordring imidlertid ikke føre til en situation, hvor mindre transportvirksomheder bliver presset ud af markedet af større transportvirksomheder, som har bedre muligheder for at indrette kørslen efter reglerne.

Tabel 1: Forslag til dansk holdning om cabotagekørsel

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
3 ture inden for syv dage efter hver international transport	5 dages ubegrænset antal ture efter hver international transport	3 dages ubegrænset antal ture efter hver international transport
Muligt at udføre cabotagekørsel 365 dage om året	Muligt at udføre cabotagekørsel 365 dage om året	Introduktion af værn mod muligheden for at udføre cabotagekørsel 365 dage om året

2. Godskørsel med varebiler

Danmark støtter, at der indføres regler for godskørsel med varebiler i international transport samtidig med, at det fortsat skal være muligt at fastsætte nationale regler for godskørsel med varebiler.

Kommissionen foreslår, at der kun skal stilles krav om etablering og tilstrækkeligt økonomisk grundlag til godskørsel med varebiler. Danmark vil prioritere, at



der også skal stilles krav om at udvise god vandel og at have de nødvendige faglige kvalifikationer ved international godskørsel med varebiler.

For at gøre det muligt at håndhæve reglerne og samtidig sikre proportionalitet i ordningen foreslår Danmark, at der indføres en nedre vægtgrænse for varebiler i international transport på 2.500 kg.

Tabel 2: Forslag til dansk holdning om godskørsel med varebiler

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Ingen regler	Alle køretøjer under 3.500 kg. omfattes af reglerne	Introduktion af ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg.
Ingen regler	Omfattes af kravene om etablering og tilstrækkeligt økonomisk grundlag	Omfattes af kravene om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag, god vandel og faglige kvalifikationer
Ingen regler	Reglerne skal gælde i både national og international transport	Reglerne skal kun gælde i international transport

3. Kombineret transport

Danmark erkender fuldt ud, at negative eksternaliteter i forbindelse med vejtransport som fx forurening, støj og trængsel udgør et voksende problem, der potentielt kan medføre alvorlige problemer for de europæiske borgeres økonomi, sundhed og trivsel. I den henseende støtter Danmark, at der findes foranstaltninger, der har til formål at reducere negative konsekvenser af transport som fx reglerne om kombineret transport.

De nuværende regler om kombineret transport er dog ekstremt ineffektive til at sikre dette formål, og de fungerer i stedet reelt som et smuthul for cabotagereglerne, hvor udenlandske transportvirksomheder inden for rammerne af reglerne om kombineret transport kan udføre ubegrænset kørsel i Danmark.

Danmark vil i forhandlingerne prioritere, at der skabes en klar og tydelig sammenhæng til reglerne om cabotagekørsel, så systematisk kombineret transport forhindres. Danmark foreslår, at det præciseres, at når vejdelen af en kombineret transport udføres af en ikke hjemmehørende transportvirksomhed inden for ét medlemsland, så skal cabotagereglerne finde anvendelse.



Danmark støtter, at der indføres klare dokumentationskrav for kombineret transport. Danmark vil samtidig prioritere, at der ikke åbnes yderligere op for mulighederne for at udføre kombineret transport.

Tabel 3: Forslag til dansk holdning om kombineret transport

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Undtaget for cabotageregler	International kombineret transport undtaget for cabotageregler	Cabotageregler for alle typer af kombineret transport
Løse dokumentationskrav	Stramning af dokumentationskravene	Stramning af dokumentationskravene med klar henvisning til cabotagereglerne

4. Udstationering af førere

Udstationeringsreglerne har vist sig svære at anvende i vejtransportsektoren. Det skyldes bl.a. ”vejtransportsektorens karakteristika”, hvor arbejdet er kendetegnet af en høj grad af mobilitet og en varierende grad af tilknytning til de lande, hvor der udføres transport. Danmark støtter, at der indføres sektorspecifikke regler for udstationering i vejtransportsektoren med henblik på at gøre reglerne mere anvendelige.

For cabotagekørsel prioriterer Danmark, at det bliver fastlagt, at udstationeringsreglerne altid finder anvendelse.

Når det gælder international transport, anerkender Danmark, at der kan være nogle uhensigtsmæssigheder ved altid at anvende reglerne. Danmark ønsker dog ikke en situation, hvor al international transport undtages fra reglerne.

Danmark mener, at Kommissionen forslag om indførsel af et tælleregime, hvor ophold i et medlemsland i under 6 timer tæller for en halv dag, er administrativt tungt og vil føre til håndhævelsesmæssige udfordringer. Danmark foreslår i den forbindelse, at tælleregimet afskaffes, således at ophold i et medlemsland på en given dag altid tæller som én hel dag.

Danmark foreslår samtidig en balanceret tilgang, som tager sigte på at sikre en velfungerende grænseoverskridende transport, som dæmper op for såkaldt nomadekørsel. Danmark foreslår konkret, at transitkørsel eksplicit undtages fra reglerne, og at der i stedet skelnes mellem forskellige typer af international transport, og at det kun er den internationale transport, som har en klar tilknytning til etableringsmedlemslandet, som kan undtages for udstationerings-



reglerne – mens kørsel mellem to medlemslande, hvor virksomheden ikke er etableret, dvs. såkaldt tredjelandskørsel, omfattes af reglerne.

Danmark ønsker en effektiv kontrol med reglerne ved at gøre det muligt at anvende takografdata til kontrol af udstationering, og ved at der skal ske forhåndsregistrering af nummerplader med henblik på at kunne anvende nummerpladescannere til kontrol.

Samtidig er det vigtigt for Danmark, at cabotagereglerne ikke udelukker, at der kan stilles dokumentationskrav ved udstationering, så det bliver muligt at kræve forhånds anmeldelse i lighed med RUT-registeret med henblik på, at myndigheder og arbejdsmarkedets parter kan føre en effektiv kontrol.

Tabel 4: Forslag til dansk holdning om udstationering

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Usikkerhed med hensyn til, hvordan cabotagekørsel, kombineret transport og international transport er omfattet	Cabotagekørsel omfattet fra første dag. International transport fra dag 3 inden for en kalendermåned	Cabotagekørsel, kombineret transport og såkaldt tredjelandskørsel omfattet fra første dag
Registrering i lighed med anmeldelsespligten i RUT ikke mulig for cabotagekørsel	Registrering i lighed med anmeldelsespligten i RUT mulig	Registrering i lighed med anmeldelsespligten i RUT mulig
Ingen sektorspecifikke håndhævelsesredskaber	Anvendelse af sektorspecifikke håndhævelsesredskaber	Anvendelse af sektorspecifikke håndhævelsesredskaber

5. Bekæmpelse af postkasseselskaber

I dag er det muligt at etablere transportvirksomheder i lande, hvor virksomheden ikke har noget – eller et meget lille – omfang af økonomisk aktivitet. Formålet med etableringen er at udnytte mere fordelagtige sociale sikringssystemer og skattesystemer samtidig med, at etableringen kan give adgang til blandt andet cabotagekørsel. Der vil i de tilfælde være tale om selskaber uden væsentlig aktivitet, som udelukkende er etableret med det formål at omgå de regler og love, som gælder i det land, hvor de har deres primære aktivitet.

Danmark prioriterer, at der indføres et generelt princip om, at virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, reelt og varigt driver virksomhed dér. Derfor ønsker Danmark, at der stilles minimumskrav til virksomhederne om antallet af ansatte og aktiver i etableringsmedlemslandet.



Det er samtidig vigtigt for Danmark, at der fastsættes fælles regler for, hvordan medlemslandene skal håndtere anmodninger fra andre medlemslande ved mistanke om et postkasseselskab.

Tabel 5: Forslag til dansk holdning om postkasseselskaber

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Få krav om etablering	Tilføjelse af kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Indførelse af krav om, at virksomheder besidder aktiver og beskæftiger personale i etableringsmedlemsstaten, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter	Tilføjelse af kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Indførelse af krav om, at virksomheder besidder aktiver og beskæftiger personale i etableringsmedlemsstaten, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter
Stort nationalt fortolkningsrum	Stort nationalt fortolkningsrum	Lille nationalt fortolkningsrum

6. Køre- og hviletid

Køre- og hviletidsreglerne er helt centrale, både når det kommer til trafiksikkerhed, og når det kommer til chaufførernes arbejdsvilkår.

Det er vigtigt for Danmark, at reglerne bidrager til en øget trafiksikkerhed, og Danmark foreslår derfor, at referenceperioden for hviletid fastholdes på 2 uger, således at føreren skal afholde et regulært ugentligt hvil med to ugers interval.

Danmark kan samtidig ikke acceptere, at det regulære ugentlige hvil tilbringes i køretøjet, og støtter derfor, at det slås fast, at dette ikke er tilladt. Det kan dog ikke stå alene, og Danmark støtter, at arbejdsgiveren forpligtes til at stille egnet indkvartering til rådighed for chaufføren, hvis det ikke er muligt for chaufføren at afholde sit regulære ugentlige hvil hjemme eller på en anden privat beliggenhed.

Danmark ønsker, at der stilles minimumskrav til denne form for indkvartering, så kravet om, at det regulære ugentlige hvil ikke må tilbringes i køretøjet, ikke fører til dårligere vilkår for chaufførerne. Af samme grund er det vigtigt, at arbejdsgiverne bliver forpligtet til at sørge for, at chaufførerne får mulighed for at



returnere til deres bopæle med jævne mellemrum. Danmark foreslår, at denne forpligtelse fastlægges til mellem 2 og 4 uger.

Side 7/9

Tabel 6: Forslag til dansk holdning om køre- og hviletid

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
I 2 på hinanden følgende uger skal chaufføren tage mindst to regulære ugentlige hvil eller en regulær ugentlig hviletid og en reduceret (min. 24. timer)	I 4 på hinanden følgende uger skal chaufføren tage mindst fire regulære ugentlige hviletider eller to regulære og to reducerede ugentlige hviletider.	Chaufføren skal tage mindst ét regulært ugentligt hvil med to ugers interval.
Chauffører må ikke afholde deres regulære ugentlige hviletider på 45 timer i køretøjet (Vaditransdommen).	Chauffører må ikke afholde deres regulære ugentlige hviletider på 45 timer i køretøjet. Hvilet skal i stedet holdes i ”passende indkvartering”, der betales af arbejdsgiveren, hvis der ikke er tale om chaufførens bopæl eller anden privat beliggenhed valgt af chaufføren.	Chauffører må ikke afholde deres regulære ugentlige hviletider på 45 timer i køretøjet. Hvilet skal i stedet holdes i ”passende indkvartering”, der betales af arbejdsgiveren, hvis der ikke er tale om chaufførens bopæl eller anden privat beliggenhed valgt af chaufføren. ”Passende indkvartering” defineres nærmere.
Ingen regler	Arbejdsgiveren forpligtes 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 uger.	Danmark støtter Kommissionens forslag, og arbejder for, at chaufføren får mulighed for, at returnere til basen inden for en periode på mellem 2 og 4 uger.

7. Takograf

Takografen er det primære værktøj til kontrol af overholdelse af regler om køre- og hviletid. Takografen registrerer køretid, hviletid, pauser og andet arbejde, som chaufføren udfører. Danmark mener, at takografens anvendelsesområde skal udvides, så den også kan bruges til at kontrollere udstationering, cabotagekørsel samt eventuelt arbejdstid.

I dag gælder det, at nye køretøjer skal have installeret en digital takograf, mens ældre køretøjer kan anvende en analog takograf. Fra 2019 skal der være en såkaldt intelligent takograf installeret i alle nye køretøjer. Den intelligente takograf vil fungere via et satellitsystem, så køretøjets placering løbende vil blive registreret i takografen. For nuværende er det besluttet, at alle køretøjer



fra 2024 skal have en intelligent takograf. Danmark foreslår, at dette tidspunkt fremrykkes til 2024.

Side 8/9

Samtidig skal funktionaliteten i den intelligente takograf forbedres, så den automatisk registrerer, hver gang køretøjet krydser en grænse.

Danmark mener desuden, at indtil alle køretøjer er udstyret med en intelligent takograf, skal chaufføren forpligtes til at indtaste landekoden for det land, der køres ind i, kort efter at have krydset grænsen, uanset om der anvendes digital eller analog takograf. Dette vil medvirke til, at lette kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne, men for eksempel også cabotagekørsel og udstationering.

Tabel 7: Forslag til dansk holdning om takograf

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Alle nye køretøjer skal efter juni 2019 udstyres med en intelligent takograf. For alle øvrige køretøjer er der krav om intelligent takograf fra juni 2024.	Indgår ikke.	Danmark arbejder for, at tidspunktet for ibrugtagning af den smarte takograf fremrykkes til 2024 for alle køretøjer.
I den digitale takograf indlæses landekode for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begynder og sluttede.	Føreren forpligtes til ved først egnede holdeplads at indtaste nationalitetsmærke i den digitale takograf, efter køretøjet har krydset en grænse.	Føreren forpligtes til ved først egnede holdeplads at indtaste nationalitetsmærke i den digitale takograf, efter køretøjet har krydset en grænse.

8. Kontrol af arbejdstid

Danmark støtter, at der sker en effektiv kontrol med reglerne på vejtransportområdet. Kommissionen foreslår, at der i lighed med kontrol af køre- og hviletidsreglerne indføres minimumskrav til antallet af kontroller af overholdelsen af arbejdstidsregler.

Danmark mener ikke, at det er meningsfuldt at sammenligne kontrol af køre- og hviletid og arbejdstid, da reglerne er af forskellig karakter, og kontrol af køre- og hviletid baserer sig på takografdata, som ikke kan bruges til kontrol af arbejdstid. Derfor kan kontrollen ikke umiddelbart overføres til kontrol af arbejdstidsreglerne, uden at det må forventes at medføre store administrative omkostninger i sammenligning med kontrol af køre- og hviletid.

Danmark prioriterer derfor, at der ikke fastsættes minimumskrav til antallet af kontroller, men at medlemslandene i stedet selv fastsætter det relevante niveau



af kontrol, og at kontrol af arbejdstid begrænses til virksomhedskontrol, da vejsidekontrol af arbejdstid vil være forbundet med særligt store administrative omkostninger. Knyttet til denne tilgang er et fokus på kvaliteten af kontrol i stedet for et forsimplet fokus på antallet af kontroller. Samtidig er det vigtigt, at den danske position om, at det fortsat vil være muligt at implementere ansættelsesretlige direktiver ved overenskomst, bliver fastholdt.

Tabel 8: Forslag til dansk holdning om kontrol af arbejdstid

Nuværende retstilstand	Kommissionens forslag	Dansk holdning
Ingen minimumskrav om kontrol af arbejdstid	Kontrol af arbejdstid i vejsidekontrol og virksomhedskontrol	Kontrol af arbejdstid i virksomhedskontrol
Ingen minimumskrav om kontrol af arbejdstid	Kontrol af minimum 3 % af al arbejdstid pr. år	Medlemslandene fastsætter et passende niveau af kontrol

UDKAS