



# Vejpakken

Orientering af TRU om vejpakken d. 5. april 2018

# Disposition

1. Indledning og overblik
2. Vejtransportalliancen og forhandlingsituationen generelt
3. Begrebsafklaring
4. Vejpakkens forslag og status i forhandlingerne

# 1. Indledning – overblik og proces

- Vejpakkens 1. og 2. del fremlagt hhv. 31. maj og 8. november 2017
- Forslagene forhandles p.t. i Rådet og Europa-Parlamentet
- Fremskridtsrapport på Rådsmødet d. 5. december 2017
- Det bulgarske formandskab har ambition om at opnå generel indstilling på Rådsmødet d. 7. juni 2018
- Bagkant: Valg til Europa-Parlamentet maj 2019
- Løbende møder med transportordførerne om den danske holdning

## 2. Vejtransportalliancen



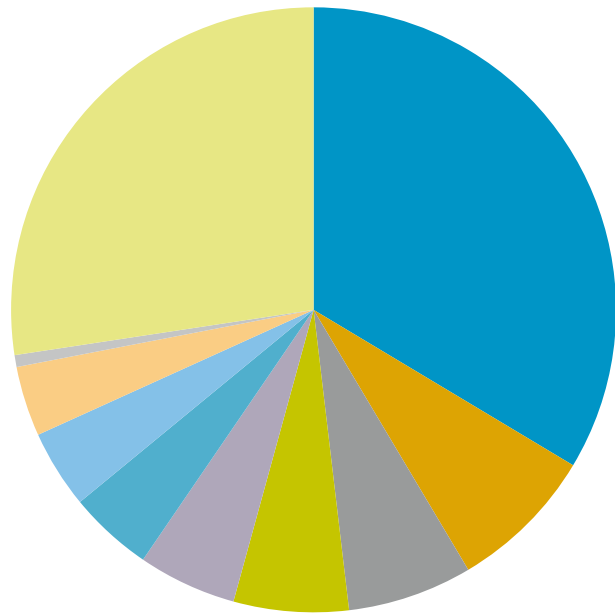
## 2. Forhandlingssituationen generelt

- Vejtransportalliancen vs. Visegrad-landene m.fl.
  - Klassisk øst-vest opdeling, men også center-periferi opdeling
  - Markedsåbning vs. beskyttelse af sociale standarder
- Fra et balanceret estisk formandskab til et ”partisk” bulgarsk formandskab
  - Ændret forhandlingsklima i Rådet

# 3. Begrebsafklaring

- Typer af transport:
  - *Cabotage*
  - *International transport*
  - *Kombineret transport*
- Takograf og køre- hviletid
- I vejpakken er det vigtigt at skelne mellem, hvad der reguleres – dvs. om det er køretøjet eller chaufføren, der fastsættes regler for.

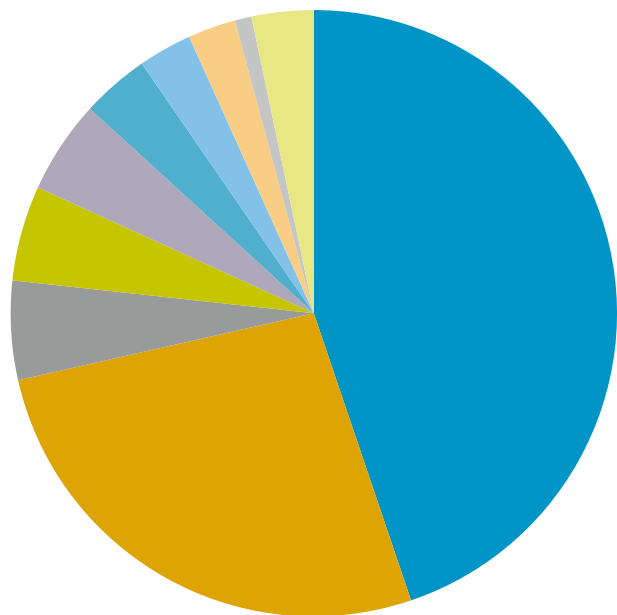
### 3. Cabotagekørsel fordelt på lande i 2016



- Polen (33,6%)
- Rumænien (7,9%)
- Bulgarien (6,7%)
- Spanien (6,1%)
- Holland (5,3%)
- Luxembourg (4,5%)
- Tyskland (4,2%)
- Slovakiet (3,7%)
- Danmark (0,6%)
- Øvrige (27,4%)

<b>EU-15</b>	<b>33%</b>
<b>EU-13</b>	<b>67%</b>

# 3. Cabotagekørsel i lande i 2016



- Tyskland (44,8%)
- Frankrig (26,6%)
- Italien (5,3%)
- UK (5,1%)
- Belgien (5,0%)
- Spanien (3,6%)
- Holland (2,9%)
- Østrig (2,5%)
- Danmark (0,9%)
- Øvrige (3,3%)

<b>EU-15</b>	<b>98%</b>
<b>EU-13</b>	<b>2%</b>



# 4. Europa-Kommissionens vejpakke

## Europa-Kommissionens vejpakke – 1. og 2. del

### 1. søjle - Adgang til markedet:

- Adgang til erhvervet
- Adgang til markedet for lastbiler
- Adgang til markedet for busser
- Udlejningskøretøjer uden fører
- Kombineret transport

### 2. søjle - Sociale vilkår og kontrol:

- Sektorspecifikke regler om udstationering (lønvilkår)
- Køre- og hviletid
- Takograf
- Kontrol af arbejdstid

### 3. søjle - Vej- og brugsafgifter:

- Vej- og brugsafgifter

# 4. Adgang til erhvervet - postkasseselskaber

<b><u>Nuværende retstilstand</u></b>	<b><u>Kommissionens forslag</u></b>	<b><u>DK fokus</u></b>
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.  Indførsel 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.  Indførsel 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

# 4. Adgang til erhvervet – ”varebiler”

<b><u>Nuværende retstilstand</u></b>	<b><u>Kommissionens forslag</u></b>	<b><u>DK fokus</u></b>
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

# 4. Adgang til markedet for lastbiler - cabotagekørsel

## Nuværende retstilstand

3 ture inden for syv dage efter hver international transport

Muligt at udføre cabotagekørsel 365 dage om året

## Kommissionens forslag

5 dages ubegrænset antal ture efter hver international transport

Muligt at udføre cabotagekørsel 365 dage om året

## DK fokus

3 dages ubegrænset antal ture efter hver international transport

Introduktion af værn mod muligheden for at udføre cabotagekørsel 365 dage om året

# 4. Kombineret transport

---

<b><u>Nuværende retstilstand</u></b>	<b><u>Kommissionens forslag</u></b>	<b><u>DK fokus</u></b>
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. Sektorspecifikke regler for udstationering

<b><u>Nuværende retstilstand</u></b>	<b><u>Kommissionens forslag</u></b>	<b><u>DK fokus</u></b>
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

# 4. Køre- og hviletid

## Nuværende retstilstand

I 2 på hinanden følgende uger skal chaufføren tage mindst to regulære ugentlige hvil (45 timer) eller en regulær ugentlig hviletid og en reduceret (min. 24. timer)

Chauffører må ikke afholde deres regulære ugentlige hviletider på 45 timer i køretøjet (Vaditrans-dommen).

Ingen regler

## Kommissionens forslag

I 4 på hinanden følgende uger skal chaufføren tage mindst fire regulære ugentlige hviletider eller to regulære og to reducerede ugentlige hviletider.

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.

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.

## DK fokus

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. 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.

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.

# 4. Takograf

## Nuværende retstilstand

## Kommissionens forslag

## DK fokus

Alle nye køretøjer skal efter juni 2019 udstyres med en intelligent takograf. For alle øvrige køretøjer er der krav om intelligent takograf fra juni 2034.

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 slutter.

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.



# 4. Kontrol af arbejdstid

<u>Nuværende retstilstand</u>	<u>Kommissionens forslag</u>	<u>DK fokus</u>
Ingen minimumskrav om kontrol af arbejdstid	Kontrol af arbejdstid i vej-sidekontrol og virksomheds-kontrol	Kontrol af arbejdstid i virksomhedskontrol
Ingen minimumskrav om kontrol af arbejdstid	Kontrol af minimum 3 pct. af al arbejdstid pr. år	Medlemslandene fastsætter et passende niveau af kontrol

# 4. Adgang til busmarkedet

- Forslaget forhandles p.t. ikke
- Med forslaget ønskes adgangen til det nationale busmarked liberaliseret
- Der skal udpeges et nationalt tilsynsorgan for bustransport
  - Tilsynsorganet skal være uafhængigt af andre offentlige myndigheder og bl.a. håndtere klager
- Der indføres ret til adgang til større busholdepladser
- Kommissionen får ifølge forslaget vide beføjelser til at vedtage delegerede retsakter
- Ændrede regler for bus-cabotage

## 4. Vej- og brugsafgifter (søjle 3)

- Åbning af markedet
- Udveksling af information ifm. håndhævelse
- Udvidelse til person- og varebiler
- Fjernelse af minimumsats for vægtafgiften
- Forhandlingssituation



Transport-, Bygnings-  
og Boligministeriet