



Status for forhandlingerne om Vejpakken

23. oktober 2019

Disposition

- Velkomst
- Hvad er der sket siden sidst?
- Introduktion til Vejpakken
- Sammenligning af Rådets og Parlamentets tekster
- Buscabotage
- Videre proces
- Afrunding

Velkomst

Hvad er der sket siden sidst?

Hvad er der sket siden sidst?

- Ekspertmøder i Road Alliance i København og Bruxelles
- Kontakt til MEP'er, transportkommissær og ministre
- Parlamentet har vedtaget mandat til trilog
- Trilog-forhandlinger er startet

Introduktion til Vejpakken

Introduktion til Vejpakken

- Første vejpakke fremsat i maj 2017
- Anden vejpakke fremsat i november 2017
- Svære forhandlinger i Rådet og Parlamentet
- Danmark en del af Vejtransportalliancen
- Mandat fra Folketinget den 30. november 2018
- Generel indstilling i Rådet den 3. december 2018
- Parlamentets holdning vedtaget den 4. april 2019 (og 19. juli 2018)

Introduktion til Vejpakken

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

3. søjle - Vej- og brugsafgifter:

- Vej- og brugsafgifter

Introduktion til Vejpakken

Forslag, der behandles samlet:

- Sektorspecifikke regler om udstationering og kontrol
- Køre- og hviletid og takografer
- Regler om adgang til erhvervet og markedet
- (Reglerne om kombineret transport)

Introduktion til Vejpakken

Regler for chaufføren:

- Reglerne om køre- og hviletid/takograf
- Reglerne om udstationering/kontrol



Regler for virksomheden/køretøjet:

- Reglerne om adgangen til erhvervet
- Cabotage-reglerne
- Reglerne om kombineret transport



Resultatet af forhandlingerne i Europa-Parlamentet sammenlignet med Rådets generelle indstilling

Udstationering og kontrolredskaber

Nuværende retstilstand	Generel indstilling i Rådet	Europa-Parlamentets aftale
<ul style="list-style-type: none">• Udstationeringsreglerne svære at anvende på vejtransport	<ul style="list-style-type: none">• Cabotage og kombineret transport er omfattet af udstationeringsreglerne, og der er kun undtagelse for bilateral international transport under særlige omstændigheder.• Forhåndsregistrering for alle transporttyper undtaget bilateral international transport.• Mulighed for sektorspecifikke håndhævelsesredskaber, herunder muligheden for at anvende takograf til kontrol.	<ul style="list-style-type: none">• Cabotage og kombineret transport er omfattet af udstationeringsreglerne, og der er kun undtagelse for bilateral international transport under særlige omstændigheder.• Forhåndsregistrering for alle transporttyper undtaget bilateral international transport.• Mulighed for sektorspecifikke håndhævelsesredskaber, herunder muligheden for at anvende takograf til kontrol.

Adgang til erhvervet

Nuværende retstilstand	Generel indstilling i Rådet	Europa-Parlamentets aftale
<ul style="list-style-type: none">• Vægtgrænse på 3.500 kg.• Nationale regler om varebiler i national transport• Problemer med postkasseselskaber	<ul style="list-style-type: none">• Varebiler i international transport omfattes af anvendelsesområdet, og der fastsættes en ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg.• Muligt nationalt at fastsætte regler for varebiler i national transport.• Yderligere krav til etablering for at forhindre postkasseselskaber.	<ul style="list-style-type: none">• Varebiler i international transport omfattes af anvendelsesområdet, og der fastsættes en ny nedre vægtgrænse på 2.400 kg.• Muligt nationalt at fastsætte regler for varebiler i national transport.• Yderligere krav til etablering for at forhindre postkasseselskaber.• Krav om at en virksomheds køretøjer skal læsse eller losse i etableringslandet mindst én gang hver fjerde uge ("<i>return-to-home</i>" for køretøjet).

Takografer

Nuværende retstilstand	Generel indstilling i Rådet	Europa-Parlamentets aftale
<ul style="list-style-type: none">• Intelligent takograf i alle køretøjer fra 2034• Takografen kan bruges til kontrol af køre- og hviletid, særlige regler om arbejdstid og hastighedsbegrænsere• Registrering af data for indeværende dag samt forudgående 28 dage til brug for kontrol	<ul style="list-style-type: none">• Intelligent takograf (version 2) i alle køretøjer 5 år efter ikrafttrædelse• Takografen kan bruges til kontrol af køre- og hviletid, særlige regler om arbejdstid, hastighedsbegrænsere, cabotage, udstationering og kombineret transport.• Registrering af data for 56 dage til brug for kontrol.• Forbedring af funktionaliteten, så den intelligente takograf kan registrere, hver gang et køretøj krydser en grænse, og når der læsses og losses varer.	<ul style="list-style-type: none">• Gradvis overgang til den intelligente takograf (version 2). Sidste takografer udskiftes 5 år efter ikrafttrædelse• Takografen kan bruges til kontrol af køre- og hviletid, særlige regler om arbejdstid, hastighedsbegrænsere, cabotage, udstationering og kombineret transport.• Registrering af data for 56 dage til brug for kontrol.• Forbedring af funktionaliteten, så den intelligente takograf kan registrere, hver gang et køretøj krydser en grænse, og når der læsses og losses varer.

Køre- og hviletid

Nuværende retstilstand	Generel indstilling i Rådet	Europa-Parlamentets aftale
<ul style="list-style-type: none">• Forbud mod afholdelse af regulære ugentlige hvil i køretøjet.• Ikke muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk.• Ingen krav om at føreren kan vende hjem (return-to-home).• Vægtgrænse på 3.500 kg.	<ul style="list-style-type: none">• Forbud mod afholdelse af alle hvil over 45 timer i køretøjet. Arbejdsgiver skal betale for indkvartering uden for køretøjet.• Muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk. Mulighed for nationalt at fastsætte, at dette ikke skal være muligt i ren national transport. Særlige konsekvenser ved to reducerede hvil i træk.• Arbejdet organiseres på en sådan måde, at føreren kan vende tilbage til etableringslandet eller bopælen hver fjerde uge. Hvis der afholdes to reducerede ugentlige hvil i træk, skal føreren kunne returnere til etableringslandet eller bopælen hver tredje uge.	<ul style="list-style-type: none">• Forbud mod afholdelse af alle hvil over 45 timer i køretøjet. Indkvartering skal betales eller stilles til rådighed af arbejdsgiveren, hvis det ikke er chaufførens bopæl eller anden privat adresse.• Ikke muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk.• Arbejdet organiseres på en sådan måde, at føreren kan vende tilbage til sin bopæl eller en anden lokation valgt af føreren hver fjerde uge. Føreren skal informere virksomheden, hvis der vælges en anden lokation.• Varebiler i international transport omfattes af reglerne (vægtgrænse på 2.400 kg.).

Cabotage og kombineret transport

Nuværende retstilstand	Generel indstilling i Rådet	Europa-Parlamentets aftale
<ul style="list-style-type: none">• Muligt at udføre 3 cabotageure inden for 7 dage efter en international transport.• Ingen karensperiode• Ingen cabotage-regler for kombineret transport	<ul style="list-style-type: none">• Muligt at udføre 3 cabotageure inden for 7 dage efter en international transport.• Karensperiode på 5 dage efter hver periode med cabotagekørsel, hvor der ikke må udføres ny cabotagekørsel.• Mulighed for nationalt at fastsætte en karensperiode på op til 5 dage, hvor køretøjet efter at have udført vejdelen af en kombineret transport ikke må udføre ny kombineret transport.	<ul style="list-style-type: none">• Ubegrænset antal cabotageure i 3 dage• Karensperiode på 60 timer efter hver periode med cabotagekørsel (karensperioden starter, når køretøjet er vendt hjem til etableringsstaten). Pligt til at udføre international transport fra etableringslandet, inden der kan udføres ny cabotagekørsel ("<i>return-to-home</i>" for køretøjet)• Cabotagereglerne skal også gælde for vejdelen af en kombineret transport

Buscabotage

- Nuværende regler fra 2009:
 - ”national personbefordring med bus for fremmed regning, som en transportvirksomhed udfører i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat”
- Revision af bus-forordningen forhandles ikke som en del af Vejpakken p.t., og Kommissionen lægger ikke op til en præcisering
- Dansk fortolkning: 7 sammenhængende dage pr. mdr.

Videre proces

- Finsk formandskab forsøger at gøre forhandlingerne færdige
- Trilog-forhandlinger:
 - 1. trilog: 3. oktober 2019
 - 2. trilog: Forventeligt primo november (Coreper 25. oktober)
 - 3. trilog: Forventeligt ultimo november
- Ny Kommission

Afrunding