

---

FOLKETINGET



## Europaudvalget

## EU-konsulenten

## EU-note om EU's vejpakke

**Til:** Udvalgenes medlemmer

**Dato:** 24. november 2017

### EU's vejpakke

#### **Sammenfatning**

Under overskriften Et Mobilt Europa lancerede Kommissionen den 31. maj 2017 en ny vejpakke. Vejpakken har til hensigt at samle centrale aspekter af EU's transportpolitik, herunder transport af gods, varer og personer, miljø- og arbejdsmarkedsvilkår, konkurrencevilkår og teknologi for derigennem at forberede EU's borgere og EU's indre marked på fremtidens mobilitet.

Denne note ser nærmere på nogle af de centrale punkter i pakken, herunder cabotagekørsel, social- og arbejdsmarkedsforhold i transportsektoren og anvendelse af vej og brugsafgifter. I den sammenhæng kommer noten især nærmere ind på de ændrede regler, der kan have interesse for Dan-

#### **Indledning**

EU's transportpolitik er allerede reguleret på store områder. TEN-T, det [trans-europæiske transportnetværk](#), forbinder større infrastrukturprojekter i og på tværs af landegrænser i EU. Det har været under opbygning gennem mere end 20 år. Til at understøtte TEN-T og initiativet for et bedre og mere forbundet EU har man etableret en fond, CEF (Connecting Europe Facility), der har investeret mere end 27,4 mia. euro i transport-, energi- og telekomsektoren.

EU's transportpolitik understøttes også af Horizon 2020, som er EU's forsknings- og innovationsprogram, der med mere end 80 mia. euro i ryggen bl.a. finansierer forskning i og udvikling af smart, energieffektiv og grøn transport.

EU's Marco Polo-program skal ved at fremme omstillingen af fragt til mere bæredygtige løsninger, begrænse især luftforurening og flaskehalsproblemer i transportsektoren.

Kommissionens nye vejpakke sigter især på at revidere EU-lovgivningen om adgangen til markedet for transportvirksomhed, social-, og arbejdsmarkedsforhold for chauffører og EU-reglerne for vej-, og brugsafgifter, for især tunge køretøjer.

### Hvad indeholder EU's vejpakke?

Kommissionens vejpakke sigter på at ændre EU's transportlovgivning inden for især tre indsatsområder:

- Adgangen til det europæiske transportmarked
- Sociale vilkår og kontrol
- Automatisering af vej- og brugsafgifter.

### Adgangen til det europæiske transportmarked<sup>1</sup>

Kommissionens forslag om at lette adgangen til EU's transportmarked, handler især om regler for cabotagekørsel og hvilke grundlæggende forpligtelser transportvirksomheder skal opfylde, når de etablerer sig på det internationale transportmarked.

#### 1. Cabotagekørsel

Kommissionen forslår med egne ord en regelforenkling, hvad angår selve cabotagekørslen, og introducerer til gengæld krav om transportkontrakt for hver cabotagekørsel, krav om øget vejsidekontrol og krav til den dokumentation chaufførerne skal kunne fremvise ved vejsidekontrollen

### Cabotageregler

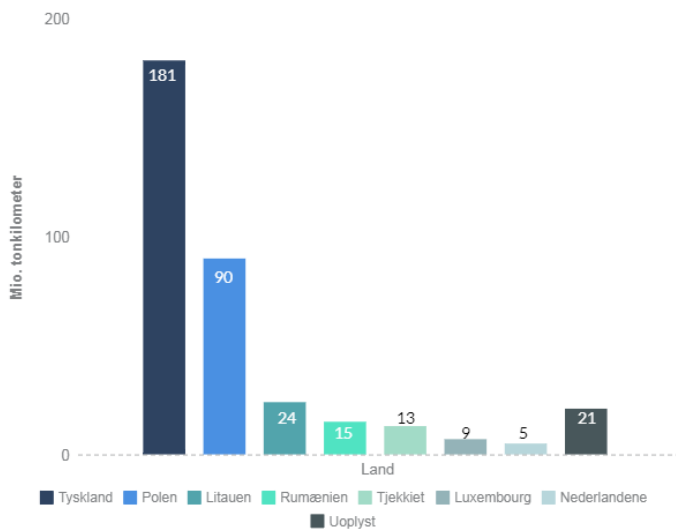
Gældende regler	Forslåede ændringer inkl. bl.a.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Cabotagekørsel er kørsel i værtslandet efter international transport – tre af- og/eller pålæsning af gods i et værtsland inden for 7 dage</li><li>• Der må ikke være tale om en permanent eller løbende aktivitet i værtslandet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Et ubegrænset antal af-, og pålæsninger inden for 5 dage.</li><li>• En transportkontrakt, så den planlagte transport kan dokumenteres</li><li>• Transportkontrakt for hver cabotagekørsel</li></ul>

<sup>1</sup> Forslag til forordning om ændring af forordning EF nr. 1071/2009 og EF nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren [KOM\(2017\)281](#), forslag til direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport af landevej [KOM\(2017\) 282](#)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enhver international transport giver ret til cabotagekørsel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risikoring særlig for virksomheder som systematisk bryder med reglerne</li> <li>• Øget vejsidekontrol og dokumentation hos chaufførerne ved vejsidekontrol</li> <li>• Både afsender og speditør gøres ansvarlig for, at reglerne overholdes.</li> </ul>
--	--

## Cabotagekørsel i Danmark

Lande med mest cabotagekørsel i Danmark i 2015\*



\*15 lande udførte cabotagekørsel i Danmark i 2015. Tabellen indeholder informationer om Top 7. De resterende otte lande fremgår i tabellen som 'uoplyst land'.

Kilde: Transportministeriet, 2017

Figur 1: Cabotagekørsel i Danmark

## Et dansk perspektiv<sup>2</sup>

For et lille land som Danmark er konkurrencen på det nationale marked for godstransport stor. Reglerne for cabotagekørsel giver transportfirmaer og chauffører i andre lande mulighed for at køre cabotagekørsel i Danmark (se figur 1 ovenfor). Reglerne gør, at det er tilladt at gennemføre tre af- og/eller pålæsninger efter hver gennemført international transport.

Danmark har en selvstændig konflikt med Kommissionen, da Danmark fortolker reglerne om tre cabotagekørsler inden for 7 dage, således at en chauffør enten må gennemføre losning eller læsning af gods tre gange. Kommissionen siger på den anden side, at cabotagekørsel betyder, at det er tilladt at gennemføre tre losninger og læsninger som cabotagekørsel. Det betyder i realiteten, at der kan blive tale om adskillige kørsler, og ikke som forudset i forordningen kun tre kørsler. Den danske fortolkning af forordningen betyder, at Kommissionen har indledt en [sag](#) ved EU-Domstolen mod Danmark for ikke at overholde forordningens bestemmelser om cabotagekørsel.

## 2. Opgør med postkasseselskaber – krav om bevis for etablering af virksomhed

Kommissionens foreslår at ændre i kravene til, hvad der skal til for at en transportvirksomhed kan siges at være etableret i et medlemsland.

### Regler for etablering af transportvirksomheder til international kørsel

Gældende regler	Forslag til ændringer inkl. bl.a.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mulighed for nationale krav til kvalifikationer</li><li>• Mulighed for nationale krav ved etablering af virksomhed</li><li>• Begrænset liste over overtrædelser, der betyder, at vandelskrav<sup>3</sup> ikke er opfyldt.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Krav til kvalifikationer defineres og samtidig fjernes muligheden for yderligere nationale krav</li><li>• Fyldestgørende liste over krav ved etablering af virksomhed, bevis for forretningssted og minimumskrav til tilstrækkeligt økonomisk grundlag</li><li>• Minimumsliste over vandelskrav ændres til fuldstændig liste, der inkluderer overtrædelse af skattelovgivning, udstationering af arbejdstagere og lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser som grunde til, at vandelskravet kan vurderes ikke at være opfyldt</li></ul>

<sup>2</sup> Kommentarer opsummeret fra [Cabotagekørsel i Danmark – en rapport om et samfundsproblem](#) og høringssvar i de respektive grund- og nærhedsnotater til de enkelte forslag.

<sup>3</sup> Vandelskrav er krav om god forretningsførelse og adfærd

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduktion af sanktioner overfor afsendere, speditører, aftalepartnere og underleverandører, der bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som medfører overtrædelser af bestemmelser i forordningen.</li> </ul>
--	---

#### Et dansk perspektiv

Udenlandske virksomheder kan ifølge forordningen frit etablere sig med henblik på at køre cabotagekørsel og altså også i Danmark. Men i realiteten har det vist sig, at virksomheder er etableret som postkasseselskaber, og på den måde kan virksomhederne omgå reglerne og efterfølgende være svære at retsforfølge for svindel. Der har været eksempler på sådanne sager i relation til cabotagekørsel i Danmark. Resultatet kan blive unfair konkurrence og social dumping.

#### 3. Varebiler under 3.500 kg omfattes af lovgivningen

Kommissionen foreslår at medlemslandenes myndigheder i højere grad skal kontrollere virksomhederne, der står bag internationale kørsler og bl.a. at sikre at de reelt er etableret i værtslandet, som nævnt ovenfor. Dertil kommer at de nye skærpede krav også gælder for transport i varebiler under 3.500 kg.

#### Regler for mindre last- og varebiler

Gældende regler for krav til køretøjer	Forslag til ændringer inkl. bl.a.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Køretøjer under 3.500 kg undtaget fra forordningens bestemmelser</li> <li>• Minimumskrav for samarbejde mellem medlemslandene om udveksling af information om køretøjer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Køretøjer under 3.500 kg omfattes af forordningen, men virksomheder undtages fra de generelle regler om vandelskrav (krav til god forretningsførelse), kvalifikationskrav etc.</li> <li>• Betingelser for samarbejdet mellem medlemslandene præciseres. Der fastsættes tidsfrister for svar på forespørgsler, og landene forpligtes til at oplyse nummerplader på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed, i deres respektive nationale elektroniske registre.</li> </ul>

#### 4. Mindstekrav til antallet af kontroller af arbejdstidsbestemmelser

Kommissionens foreslår at udvide håndhævelsen af de arbejdstidsbestemmelser, der allerede er fastsat i det gældende direktiv, ved at etablere et krav om kontrol af minimum 2 pct. af alle cabotagekørsler fra 2020 og mindst 3 pct. i 2022. Samtidig forpligtes medlemsstaterne til at foretage 3 årlig samordnet vejkontrol for overholdelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.

#### 5. Ny mulighed for at anvende udlejningskøretøjer overalt i EU.

Kommissionens forslag vil give mulighed for at bruge lejede lastvogne fra et medlemsland i alle medlemslande. Medlemslandene får mulighed for at fastsætte en tidsgrænse for anvendelsen, der dog ikke må være på under 4 måneder.

### Sociale vilkår og kontrol<sup>4</sup>

Kommissionens forslag omhandler en række ændringer til eksisterende lovgivning særlig målrettet vejtransportsektoren. Sociale vilkår og kontrol i transportsektoren handler om, at der ved international transport er tale om aktiviteter på kryds og tværs af nationale grænser, hvor forskellige arbejdsmarkedsvilkår gør sig gældende. Eksisterende EU-lovgivning har harmoniseret vilkårene i sektoren og ensartet bestemmelser om, hvordan der føres kontrol med overholdelse af reglerne. Men vejtransportområdet er ifølge Kommissionen et område, der kræver en særlig indsats for at skabe også mere fair og lige konkurrencevilkår i EU.

#### 1. Køre- og hviletid

Kommissionens foreslår en række nye regler for overholdelse af køre- og hviletid og introducerer bindende krav om brug af takografer til registrering<sup>5</sup>.

### Regler for køre- og hviletidsbestemmelser

Gældende regler	Forslag til ændringer inkl. bl.a.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fastlæggelse af regler for køretid</li><li>• Regler for daglig og ugentlige hviletid</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Forpligtelse til registrering af andre aktiviteter end køretid</li></ul>

<sup>4</sup> Forslag til forordning til ændring af forordning EF nr. 561/2006, om minimumskrav for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning EU nr 165/2014 om lokalisering ved hjælp af takografer. [KOM\(2017\) 277](#), forslag til direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF om håndhævelseskrav og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren [KOM\(2017\) 278](#)

<sup>5</sup> En takograf, også kaldet en fartskriver, er et instrument som det er lovpligtigt at installere i alle tunge køretøjer, hvor den måler hastighed samt køre- og hviletid.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vejledende regler om pauser afholdt i køretøjet ved flermandsbetjening.</li> <li>• Fastlæggelse af bestemmelser om kørsel af forskellige typer af køretøjer</li> <li>• Der skelnes ikke mellem erhvervs-mæssig og ikkeerhvervs-mæssig kørsel</li> <li>• Generelle regler om transportvirksomheders ansvar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afholdelse af pause ved flermandsbetjening præciseres</li> <li>• Regler om ugentlig hviletid skal kunne opgøres over en periode på 4 uger for at skabe mere fleksibilitet</li> <li>• Ugentlig hviletid på mere end 45 timer må ikke afholdes i køretøjet</li> <li>• Forpligtelse til at chaufførerne kan afholde mindst en 45 timers hviletid i hjemmet inden for en periode på hinanden følgende 3 uger.</li> <li>• Reduceret ugentlig hviletid kan afvikles på færger, hvis der er adgang køje eller liggeplads</li> <li>• Force majeure-regel, der skal give fleksibilitet, når chauffører ikke kan afholde hviletid pga. uforudsete hændelser undervejs.</li> <li>• Forpligtelse til at redegøre for nationale regler for buschauffører, der ikke er omfattet af forordningen</li> <li>• Udvidet samarbejde om udveksling af data mellem medlemslandene.</li> </ul>
---	--

### *Et dansk perspektiv*

*Chaufførerne i de udenlandske lastbiler kører cabotagekørsel på arbejdsbetingelser, som ikke altid er i overensstemmelse med de danske krav om løn, ferie, køre/hviletid etc. Det betyder ifølge de danske transportfirmaer og deres chauffører, at de udsættes for unfair konkurrence. Yderligere registrering og kontrol vil muligvis kunne afhjælpe problemet, hvis arbejdstidsbestemmelserne samtidig håndhæves.*

## 2. Udvidet brug af takografer

Kommissionens foreslår udvidet brug af takografer, der skal afhjælpe myndighedernes overvågning af trafikken i forbindelse med godstransport på tværs af grænserne, herunder ved at indføre en forpligtelse til at registrere førerens position, når vedkommende krydser en grænse. Derudover stilles en række specifikke krav til de oplysninger, som chaufførerne skal kunne fremvise dokumentation for ved vejkontrol.

### 3. Udvidet kontrol af arbejdstidsbestemmelserne

Kommissionen foreslår at indskærpe at køre- og hviletider skal overholdes. En ting er kontrollen med chaufførerne, der skærpes ved brug af de intelligente takograffer, men arbejdsgivere og speditører spiller også en vigtig rolle for udarbejdelse af kontrakter, også hvad angår overholdelse af køre- og hviletider.

### 4. Udstationering i vejtransportsektoren

Kommissionen foreslår nye regler, der betyder at al international kørsel, herunder cabotagekørsel, vil blive opfattet som udstationering, hvis kørslen varer mere end 3 dage i en kalendermåned.

Kommissionens forslag lægger også op til en udvidelse af anvendelsen af nationale risikoklassificeringssystemer. Systemerne skal bruges til at registrere arbejdsgivere og virksomheder, der systematisk overtræder reglerne.

#### *Et dansk perspektiv*

*Forslaget om at al international kørsel over 3 dage vil blive defineret som udstationering vil betyde, at chauffører der eksempelvis kører cabotagekørsel i Danmark i over tre dage, skal aflønnes, optjene ret til ferie og køre- hviletid i henhold til branchens regler i Danmark.*

#### **Nye regler vedrørende udstationering i transportsektoren**

Eksisterende regler	Nye regler specifikt på transportområdet inkl. bl.a.
<ul style="list-style-type: none"><li>Håndhævelse af arbejdstidsbestemmelser ifølge direktiv 2002/15/EF</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Udvidelse af håndhævelseskrav (direktiv 2006/22/EF) til at omfatte kontrol med overholdelse af arbejdstidsbestemmelser (direktiv 2002/15/EF) for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter</li><li>Førere i vejtransportsektoren, der udfører international transport, betragtes som udstationeret og er dermed underlagt værtslandets regler for mindsteløn og ferie når udstationeringen er længere end tre dage i en kalendermåned</li><li>Udvidelsen af kontrol, foreslået i relation til arbejdstid og cabotagekørsel til også at omfatte kontrol med overholdelse af udstationeringsreglerne</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduktion af et risikoklassificeringssystem til en målrettet indsats mod de virksomheder og speditører, der mere systematisk bryder reglerne</li> <li>• Selvkørende vognmænd er ikke omfattet af reglerne om udstationering</li> </ul>
--	--

### Vej- og brugsafgifter<sup>6</sup>

Kommissionen foreslår en række tiltag rettet mod generelle fælles regler for vej- og trængselsafgifter og mere teknologisk moderne opkrævningsmetoder. I flere EU-lande er der i dag systemer for vej- og brugsafgifter. Det kan eksempelvis være bompunge, typisk ved større infrastruktur og motorveje, eller roadpricing som anvendes til opkrævning af trængselsafgift ved nogle større byer i medlemslandene.

#### 1. Åbning af markedet for generel opkrævning af vejafgifter

Kommissionen foreslår at åbne markedet for vejafgifter for at sikre interoperabilitet mellem bompengesystemer i de enkelte lande, og for at opnå mulighed for at få registreret manglende betaling af vejafgifter i Unionen. Det sidste er særlig relevant for international transport, hvor de forskellige landes bompengesystemers registrering af betaling ikke er samkørt, og hvor dårlige betalere dermed ikke opkræves manglende betaling, når de forlader det opkrævende land.

#### 2. Fælles principper for fastsættelse af afgifter for benyttelse af infrastruktur

Kommissionen foreslår at fastsætte principper for takster for vej- og brugsafgifter for alle typer køretøjer med udgangspunkt i princippet om, at brugeren og forurenere betaler. Kommissionen lægger op til, at vej- og brugsafgifter skal omfatte busser, person- og varebiler, udfasning af tidsbaserede brugsafgifter og forenkling af eksterne afgifter (ved støj, luftforurening og trængsel). Endelig foreslås tiltag til fremme af brug af trængselsafgifter, hvor provent skal øremærkes til forbedringer af infrastrukturen eller andre tiltag, der kan reducere trængsel.

---

<sup>6</sup> Forslag til direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godsfartøjer for benyttelse af visse infrastrukturer [KOM\(2017\) 275](#), direktiv til ændring af direktiv 1999/62/EF om visse bestemmelser om afgifter på køretøjer [KOM\(2017\) 276](#) og forslag til nyt direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning) [KOM\(2017\) 280](#)

### 3. Bompengetjenester

Kommissionens foreslår nye tekniske løsninger til opkrævning af afgifter med bompengetjenester. Der er fortsat 11 ud af de 28 medlemslande, der har nationale bompengetjenester, der ikke kan anvendes uden for disse lande, og dermed begrænser effektiviteten i opkrævning af bompenge i en tid, hvor vejtransporten på tværs af grænser fortsat stiger.

#### *Et dansk perspektiv*

*For de tre forslag samlet vil udfordringen for transportsektoren i Danmark generelt være, at danske køretøjer allerede er belagt med afgifter, og yderligere vej-, og brugsafgifter i andre EU-lande vil komme oven i disse nationale afgifter, og øge den økonomiske byrde for de enkelte transportvirksomheder.*

#### **Hvordan er vejpakken blevet modtaget i Danmark?**

Det overordnede budskab fra de danske aktører (speditører, arbejdsgivere og lønmodtagere) er, at der er behov for klarere regler, og mere effektiv kontrol med aktørerne på markedet. De byder derfor vejpakken velkommen. Men der er mere grundlæggende uenigheder mellem de samme aktører, når det handler om de enkelte forslags formål og mulige håndhævelse.

I dele af transportsektoren i Danmark er der f.eks. stigende bekymring for social dumping og unfair konkurrence i forhold til den internationale godstransport. Vil de nye regler være tilstrækkelige til at dæmme op for bekymringerne? Eller vil de få en negativ effekt i form af mere bureaukrati og flere administrative byrder for virksomhederne? Høringssvarene fra de danske organisationer i vejtransportsektoren er omfattende og detaljerede. Høringssvarene til de enkelte forslag er afgivet med kort varsel og vil sandsynligvis blive fulgt op af yderligere kommentarer, bemærkninger og forslag. Tilbage står, at en stor og vigtig sektor for dansk økonomi er under pres, samtidig med at mange EU-lande presser på for en yderligere liberalisering af markedet.

#### **Den videre proces**

Forslagene, der alle behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, der er fælles med Rådet og Europa Parlamentet, skal nu behandles i de respektive fora. De enkelte medlemslandes parlamenter har ligeledes mulighed for at gennemføre nærhedstjek (*deadline er den 7. september 2017*) for at konstatere, om nærhedsprincippet i den enkelt tiltag er overholdt. Desuden kan de nationale parlamenter også afgive politiske udtalelser om de enkelte forslag eller om vejpakken samlet, hvor der ikke er en fastlagt deadline for indgivelse af udtalelser.

Danmark er ifølge Udenrigsministeriets samlenotat om vøjpakken del af en vejtransportalliance (Østrig, Belgien, Danmark, Tyskland, Frankrig, Italien, Luxembourg, Sverige og Norge), der overordnet bakker op om skærpede regler og kontrol for international vejgodstransport. Heroverfor står en anden gruppe af medlemslande (Bulgarien, Tjekkiet, Ungarn, Letland, Litauen, Polen, Rumænien og Slovakiet), der ønsker yderligere liberalisering af den internationale vejgodstransport og mere lempelige regler på det sociale område.