

NOTAT

Dato 13. juni 2017  
J. nr. 2017-3702

### **Kommissionens Vejpakke**

Europa-Kommissionen har den 31. maj 2017 fremsat en række forslag på vejtransportområdet, som den første del af en pakke af initiativer på vejtransportområdet (vejpakken).

Europa-Kommissionen forventes at fremsætte yderligere initiativer som en del af vejpakken forventeligt ultimo 2017 og foråret 2018.

Formålet med pakken er at sikre en effektiv og sikker vejtransport, der samtidig tager hensyn til miljøet og til de sociale vilkår. Det er Kommissionens vurdering, at det indre marked for vejtransport endnu ikke er gennemført, og at vejpakken skal adressere dette, herunder især problematikker der vedrører håndhævelse af de fælles regler.

Kommissionen forslår en revision af følgende:

- *Forslag om revision af reglerne om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (forordning nr. 1071/2009) og adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)*
- *Forslag til revision af reglerne om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (direktiv nr. 2006/1)*
- *Forslag til revision af reglerne om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (forordning nr. 561/2006) og regler om takografer inden for vejtransport (forordning nr. 165/2014)*
- *Forslag til revision af reglerne om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser (direktiv nr. 2006/22) og lex specialis regler om udstationering.*
- *Forslag til revision af reglerne for vejafgifter (direktiv 1999/62) (Eurovignette)*
- *Forslag til revision af reglerne om bompengetjenester (direktiv 2004/52)*



### Postkasseselskaber:

Kommissionen forslår en revision af forordning nr. 1071/2009 med henblik på at imødekomme diskussionen om anvendelsen af postkasseselskaber (etableringssted), som har været genstand for en stor debat i en række europæiske lande.

Forslaget baserer sig på princippet om, at der skal være en proportional aktivitet i etableringsmedlemslandet.

### Varebiler:

Kommissionen forslår, at godskørsel med køretøjer under 3.500 kg. (varebiler) inddrages under forordningens anvendelsesområde. Det betyder, at der stilles de samme krav til varebiler, som der stilles til lastbiler. Der tilføjes dog samtidig en række undtagelser for varebiler i forordningen. Disse undtagelser gælder kravene:

- Artikel 3, stk 1 (b) om, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal udvise god vandel.
- Artikel 3, stk 1 (d) om, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have de nødvendige faglige kvalifikationer.
- Artikel 4 om transportleder
- Artikel 8 om opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer
- Artikel 9 om fritagelse fra prøve
- Artikel 14 om erklæring om uegnethed som transportleder
- Artikel 19 om administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne
- Artikel 20 om attestering af faglige kvalifikationer

Der fastlås dog, at der nationalt kan fastlægges regler om ovenstående for varebiler.

Det betyder, at de primære krav, som stilles til varebiler, er kravet i artikel 3, stk 1 (a), om at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af medlemsstaterne og kravet i artikel 3, stk 1 (c), om at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag.

### Cabotagekørsel



Med hensyn til reglerne om adgang til markedet foreslår Kommissionen at ændre den nuværende definition af cabotagekørsel i forordning 1072/2009, hvor der efter en international transport tillades tre cabotagekørsler på syv dage, og erstatter denne med en model, hvor der gives tilladelse til efter en international transport at udføre et ubegrænset antal cabotagekørsler inden for en periode på 5 dage.

### Udlejningskøretøjer uden fører

Direktivet (2006/1/EF) om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede lastvogne på det indre marked.

Det gældende direktiv giver mulighed for, at medlemsstaterne sætter visse begrænsninger, fx at begrænse brugen af et køretøj, som er lejet i en anden medlemsstat end, hvor virksomheden, som lejer køretøjet, er etableret.

Formålet med en revision af direktivet er at fjerne kludetæppet af regler, der skaber forvirring blandt operatørerne samt at sikre lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer for transportvirksomheder i EU. Da udlejningskøretøjer normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative virkninger ved vejtransport.

Med det nye forslag foreslås derfor at give virksomhederne mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU.

Eftersom skattesatserne for køretøjer stadig varierer betydeligt i EU og for at undgå finansielle forvriddinger, kan medlemsstaterne tidsbegrænse brugen på deres respektive områder af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den virksomhed, som lejer køretøjet er etableret, dog ikke under en minimumsperiode på fire måneder. Denne minimumsperiode på fire måneder skal sikre, at køretøjer lejet (og indregistreret) i en anden medlemsstat kan bruges til at imødegå især kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller til at udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.

Ved en yderligere liberalisering af brugen af udlejningskøretøjer til godstransport forventes det, at dette direktiv vil fremme markedet for udlejningskøretøjer og føre til lavere omkostninger, større fleksibilitet og rentabilitet for de erhvervsdrivende.

### Udstationering

I dag er udstationering indenfor transportområdet som udgangspunkt omfattet af udstationeringsdirektivet, men dele af direktivet er i praksis vanskelige at håndhæve bl.a. på grund af "arbejdets karakteristika" dvs. stor mobilitet og varierende grad af tilknytning til de lande, som en transportør/chauffør kører i. Dertil kommer, at landene håndhæver reglerne meget forskelligt.



Kommissionen foreslår, at der vedtages en sektorspecifik regulering for udstationering i vejtransportsektoren.

Kommissionen foreslår, at cabotagekørsel fra første dag er at betragte som udstationering.

Samtidigt foreslår Kommissionen, at udstationeringsdirektivets bestemmelse om b) mindste antal betalte feriedage og c) mindsteløn i værtslandet ikke skal gælde ved udstationering af chauffører, som udfører international transport i overensstemmelse med forordning 1072/2009 og forordning 1073/2009, og som er udsendt i en periode kortere eller lig med tre dage inden for en kalendermåned. Hvis chaufføren opholder sig mere end tre dage i værtslandet, vil bestemmelserne i punkt b og c gælde for hele perioden.

Kommissionen foreslår samtidigt, at der ved udstationering i vejtransportsektoren gøres udtømmende op med, hvilke administrative krav værtslandet kan stille for at håndhæve udstationeringsdirektivet:

- Anmeldelsespligt senest samtidig med at udstationeringen begynder, der indeholder oplysning om
- Navn/identitet på operatør
- Detaljeret kontaktinformation på transportmanager eller anden relevant kontaktperson i hjemlandet
- Forventet antal udstationerede chauffører – og deres identitet
- Forventet varighed af udstationeringen – start + slutdato
- Oplysning om nummerplader på anvendte køretøjer
- Angivelse af transportformen
- Pligt til at kunne fremvise diverse dokumenter, takografoplysninger mv.

### Køre- og hviletid

Kommissionen foreslår at ændre reglerne om køre- og hviletid, så det fremgår, at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i køretøjet, men skal afholdes under passende indkvartering med passende sove- og sanitære faciliteter, hvilket skal stilles til rådighed eller betales for af arbejdsgiveren.

Samtidigt ændres den nuværende referenceperiode for førerens ugentlige hvil, så føreren i fire på hinanden følgende uger skal afholde enten fire regulære



ugentlige hviletider (min. 45 timer) eller to regulære ugentlige hviletider og to reducerede ugentlige hviletider (min. 24 timer).

Side 5/6

Det tilføjes, at arbejdsgiveren forpligtes til at sørge for, at kørslen bliver indrettet, så det bliver muligt for førere at afholde mindst ét ugentligt hvil hjemme i tre på hinanden følgende uger.

### Takograf

Det foreslås at ændre takografforordningen (165/2014), så føreren bliver forpligtet til at indtaste landesymboler for det sted, hvor førerens arbejde er startet og sluttet og for hver gang, føreren har krydset en grænse. Samtidig foreslås det, at styrke den kommende ”smarte takograf”, så køretøjets position mere præcist kan bestemmes med det formål at gøre det lettere at håndhæve de sociale regler på området.

### Bompengetjenester

Europa-Kommissionen ønsker med forslaget at reducere de administrative byrder for brugerne i takt med, at EU-landene implementerer principperne om ”forbrugeren betaler” og ”forurenere betaler” i vejtrafikken.

Kommissionen foreslår, at der gennemføres en yderligere åbning af de nationale markeder for de tjenester, som er ansvarlige for opkrævning af kørselsafgifter. Dermed er det hensigten, at der sker en yderligere markedsmæssig ligestilling af nationale og europæiske opkrævningstjenester.

Det foreslås, at de europæiske opkrævningstjenester ikke længere skal påbydes at fungere i alle EU-lande inden for en bestemt tidsfrist, og det skal ikke længere være obligatorisk, at europæiske opkrævningstjenester tilbyder sine services til både tunge godskøretøjer og personbiler. Således vil en europæisk opkrævningstjeneste efter forslaget kunne tilbyde service til personbiler udelukkende baseret på BroBizz-teknologi.

Det foreslås endvidere, at Kommissionen på det tekniske område ved en delegeret retsakt kan godkende nye tekniske løsninger til opkrævning af kørselsafgifter. F.eks. kan Kommissionen tillade, at opkrævning af kørselsafgift sker gennem en teknisk løsning, som omfatter anvendelse af Bluetooth-teknologi, smartphone mv.

Endeligt foreslås det, at det operatører af kørselsafgiftsordninger (f.eks. Sund & Bælt) skal have adgang til data om ejere og brugere af køretøjer fra andre EU-lande, når ejere og brugere af disse køretøjer mistænkes for at have unddraget sig betaling af kørselsafgifter uden for landets grænser.

### Vej- og brugsafgifter for tunge godskøretøjer (eurovignetdirektivet)



Europa-Kommissionen ønsker med sit forslag at fremme principperne om at ”forbrugeren betaler” og ”forureneren betaler”.

Side 6/6

Kommissionen foreslår, at direktivets område udvides, således at det ud over tunge godskøretøjer også kommer til at omfatte busser, minibusser, personbiler og varebiler. De eksisterende muligheder for at undtage de mindste lastbiler fra en kørselsafgiftsordning foreslås at bortfalde.

Det foreslås endvidere, at tidsbaserede brugsafgifter udfases inden for en år-række. Konkret foreslås tidsbaserede brugsafgifter for tunge godskøretøjer udfaset senest i 2024.

Reglerne for fastsættelse af eksterne omkostninger (støj, luftforurening og trængsel) som tillæg til infrastrukturomkostningen foreslås forenklet gennem et katalog med EU referencepriser.

Det foreslås, at eksterne omkostninger som en del af afgiftssatsen kun kan opkræves, når de samtidig opkræves for alle typer af køretøjer. Kommissionen foreslår samtidig, at afgiftsprovenu vedr. trængsel øremærkes til forbedringer af infrastrukturen eller andre tiltag, der kan reducere trængsel.

Kommissionen foreslår herudover, at differentiering af infrastrukturomkostningen på baggrund af køretøjets euronormklasse afløses af en differentiering på baggrund af køretøjets energiklasse.