



Dato  
J. nr. 2017-2520

**Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)**

**den 5. december 2017**

**SAMLENOTAT**



## Indhold

Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (forslag om adgang til erhvervet og markedet) .....	3
Dagsordenspunkt 2: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet) .....	37
Dagsordenspunkt 3: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (Forslag om udstationering og håndhævelse af sociale betingelser).....	50
Dagsordenspunkt 4: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (forslag om køre- og hviletider og takografer) .....	84
Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter).....	109
Dagsordenspunkt 6: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter for køretøjer (eurovignetdirektivet, kapitel II om vægtafgift). .....	125
Dagsordenspunkt 7: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (interoperabilitet mellem bompengtjenester).....	132
Dagsordenspunkt 8: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af konkurrencen indenfor lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 868/2004.....	144
Dagsordenspunkt 9: Rådskonklusioner om fremskridtene i implementeringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) for transport.....	155
Dagsordenspunkt 10: Rådskonklusioner om digitalisering af transport .....	160
Dagsordenspunkt 11: Rådskonklusioner om midtvejsevaluering af Galileo, Egnos og Det Europæiske GNSS-agentur(Global Navigation Satellit System)	163



**Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (forslag om adgang til erhvervet og markedet)**

KOM (2017) 281

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

## 1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF samt forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Det overordnede mål med ændringsforordningen er at rette op på visse mangler, der blev afdækket i en evaluering fra 2014-2015, og i en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1071/2009/EF fjernes vægtgrænsen på 3.500 kg, således at lette erhvervskøretøjer omfattes delvist af forordningens **betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet**. Kravene til virksomhedernes etablering skærpes. Endvidere udvides kredsen af personer, der indgår ved vurderingen af vandelskravet samt listen over overtrædelser, der skal lægges vægt på ved denne vurdering. Endelig styrkes samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Med forslaget til ændring af forordning nr. 1072/2009/EF ændres det generelle princip for cabotagekørsel, således at der gives tilladelse til et ubegrænset antal cabotageture inden for en periode på 5 dage. Definitionen af cabotagekørsel præciseres, så den kan omfatte flere læsesteder, flere lossesteder eller flere læse- og lossesteder. Der fastsættes endvidere et objektivi ansvar for speditører m.fl. Endelig præciseres det, at transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel, bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel.



Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af 1) øgede administrative omkostninger **og flere kontroller** i forbindelse med inddragelsen af lette erhvervskøretøjer under forordningens anvendelsesområde og 2) udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af brug af elektroniske transportdokumenter, lavere krav til egenkapital og klarere regler. Forslaget vil medføre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øgede administrative omkostninger for virksomheder med lette erhvervskøretøjer og kravet om indsendelse af en række yderligere oplysninger til brug for etableringen af et nationalt elektronisk register, herunder registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger.

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 281 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning nr. 1071/2009/EF om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF og forordning nr. 1072/2009/EF om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 12. juni 2017. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.



### 3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forordningerne er at skabe grundlag for et velfungerende, integreret og retfærdigt indre marked for vejtransport samt støtte markedets effektivitet og konkurrenceevne. Endvidere er formålet at forbedre det indre marked for vejtransport yderligere ved hjælp af ændrede bestemmelser, der skal fjerne årsagerne til skævheder og sikre en bedre håndhævelse af reglerne.

En evaluering af forordningerne i perioden 2014-2015, en ekstern undersøgelse, en målrettet høring og en offentlig høring i 2016 afdækkede visse mangler i reglerne og deres håndhævelse, som undergraver forordningernes oprindelige mål om at skabe passende konkurrencevilkår på markedet. Disse mangler vedrører følgende forhold:

- 1) Uensartet og ineffektiv håndhævelse, herunder mangel på samarbejde medlemsstaterne imellem.
- 2) Svagheder i reglerne.
- 3) Forskelle i medlemsstaternes praksis.

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsforordningen rette op på disse mangler og medføre en forbedring af konkurrencevilkårene, færre overtrædelser af cabotagereglerne, færre såkaldte postkasseselskaber og bedre arbejdsvilkår for arbejdstagerne i transportsektoren.

#### *Forordning nr. 1071/2009/EF*

Det foreslås i artikel 1, at godskørsel for fremmed regning med køretøjer under 3.500 kg (varebiler) inddrages under forordningens anvendelsesområde. Kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for disse transportvirksomheder. Egenkapitalkravet for første tilladelse foreslås i artikel 7 fastsat til mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse. De øvrige krav i forordningen vedrørende transportlederen, vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer og forpligtelserne i forbindelse hermed er ikke obligatoriske, men medlemsstaterne bevarer muligheden for at anvende dem som hidtil.

Endvidere foreslår Kommissionen at lade artikel 3, stk. 2, udgå, således at de enkelte medlemsstater ikke længere har mulighed for at indføre yderligere betingelser for adgang til erhvervet end de som er fastsat i forordningen. Det betyder, at medlemsstaterne alene kan stille krav om et faktisk etableret og varigt forretningssted i én af medlemsstaterne, god vandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer i overensstemmelse med forordningen.



Kravene om opfyldelse af etablering i artikel 5 præciseres for at sikre, at virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, reelt og varigt driver virksomhed dér. I litra a) tilføjes en henvisning til kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som dermed også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Endvidere opdeles litra c) og litra d) således, at der tydeligere skelnes mellem udførelsen af administrative og kommercielle aktiviteter og aktiviteter, der udføres med køretøjer. Endelig indsættes et nyt krav i litra e) om, at en virksomhed skal besidde aktiver og beskæftige personale i etableringsmedlemsstaten, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter.

Desuden foreslås en præcisering af kredsen af personer i artikel 6, stk. 1, der indgår ved vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt. Listen over overtrædelser i artikel 6, stk. 2, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, udvides. Listen udvides med overtrædelser af skattelovgivning, udstationering af arbejdstagere og lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser.

Kommissionen foreslår at tilføje et nyt stk. 2 a til artikel 6, hvorefter Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at fastlægge, hvilke overtrædelser af EU-regler ud over dem, der er fastsat i forordningens bilag IV, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt.

Kommissionen tillægges desuden i artikel 8, stk. 9, beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag I om faglige kvalifikationer, bilag II om sikkerhedselementer for attesten for faglige kvalifikationer og bilag III om model til attest for faglige kvalifikationer for at tilpasse dem markedsudviklingen og den tekniske udvikling.

Endvidere foreslås i artikel 16, at medlemsstaterne forpligtes til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed, i deres respektive nationale elektroniske registre.

Endelig foreslås det at præcisere betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne i artikel 18. Der fastsættes frister for medlemsstaternes svar på begrundede anmodninger fra andre medlemsstater og medlemsstaterne forpligtes til på baggrund af oplysninger fra andre medlemsstater at foretage kontroller vedrørende manglende overholdelse af etableringskravet hos virksomheder, som er etableret på deres område. Endvidere indsættes en underretningspligt for medlemsstaterne til den anmodende medlemsstat, hvis det er svært eller umuligt for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser. Endelig skal det gensidige administrative samarbejde og den gensidig bistand ydes vederlagsfrit.



Det foreslås, at de nugældende regler for cabotagekørsel i artikel 8 ændres, så begrænsningen for antallet af cabotagekørsler udgår. I stedet reduceres det maksimale antal dage, hvor der må udføres ubegrænset cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten eller tilstødende medlemsstater, til 5 dage.

Som følge af ændringerne af reglerne for cabotagekørsel udgår kravet i artikel 8, stk. 3, om, at der skal fremlægges dokumentation for hver enkelt cabotagetur. I stedet præciseres i et nyt stk. 4a, at dokumentation for overholdelse af begrænsningerne for cabotagekørsel skal fremlægges i løbet af vejkontrollen og kan forelægges eller fremsendes elektronisk. Dermed forpligtes de nationale håndhævende myndigheder til at acceptere elektroniske transportdokumenter i forbindelse med international transport.

Endvidere fastsættes en ny artikel 10a om mindstekrav til medlemsstaternes kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel. Medlemsstaterne skal foretage kontrol af mindst 2 % af alle cabotagekørsler fra den 1. januar 2020 og mindst 3 % fra den 1. januar 2022. Medlemsstaterne forpligtes desuden til mindst 3 gange om året at udføre samordnet vejkontrol for overholdelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.

Desuden præciseres i artikel 2, pkt. 6, at en cabotagetur kan omfatte flere læsesteder, flere lossesteder eller flere læse- og lossesteder.

Det foreslås endvidere i en ny artikel 14a, at afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører skal pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordningen.

Forordningens anvendelsesområde i artikel 1, stk. 1, præciseres, så transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt.

Vedrørende forslaget til ændringerne af cabotagekørsel, bemærkes det, at Kommissionen som en del af Vejpakken foreslår, at der indføres særlige regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i Udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71/EF) og Håndhævelsesdirektivet (direktiv 2014/67/EU). Kommissionen foreslår her, at cabotagekørsel fra første dag er at betragte som udstationering, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat. Derudover foreslås det, at bestemmelserne om mindste antal betalte feriedage pr. år samt om mindsteløn, herunder overtidbetaling, finder anvendelse for hele perioden ved international transport som defineret i forordning nr. 1072/2009/EF og nr. 1073/2009/EF, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i løbet af en kalendermåned.



#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke. Forslaget er henvist til Transport og Turisme-udvalget (TRAN).

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen anfører, at problemet med forskelle i medlemsstaternes praksis og svagheder i håndhævelsen, der skader det indre marked, hænger nøje sammen med mangler i harmoniseringen og derfor alene kan løses af EU-lovgiveren ved ændring af den eksisterende EU-lovgivning. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre harmonisering og et ensartet niveau af håndhævelse og håndhævelsespraksis i EU.

På den baggrund finder regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Godskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1072/2009/EF, reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel (herefter benævnt "godskørselsloven") og bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel (herefter benævnt "godskørselsbekendtgørelsen").

Buskørsel er foruden forordning nr. 1071/2009/EF og nr. 1073/2009/EF reguleret i lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel (herefter benævnt "buskørselsloven" og bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015 om buskørsel (herefter benævnt "buskørselsbekendtgørelsen").

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af godskørselsloven, buskørselsloven, godskørselsbekendtgørelsen og buskørselsbekendtgørelsen.

Forslaget vil medføre, at vægtgrænsen i godskørselsbekendtgørelsen § 1, stk. 1, på 3.500 kg fjernes.

Derudover vil forslaget medføre, at vi i Danmark ikke længere kan indføre yderligere betingelser for adgang til godskørsels- og buskørselserhvervet end fastsat i forordning nr. 1071/2009/EF.





Det betyder, at bestemmelserne i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, og § 12, stk. 1, nr. 2, samt buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, og § 14, stk. 1, nr. 2 **skal slettes. Bestemmelserne handler** om, at en ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller erhvervsmæssig personbefordring kan afslås, og at allerede udstedte tilladelser kan tilbagekaldes, når virksomheden har betydelig forfalden gæld til det offentlige. **Tilsvarende gælder for godkendelse af en transportleder og muligheden for at tilbagekalde dennes godkendelse, når transportlederen har en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Derfor skal bestemmelserne i godskørselslovens § 4, nr. 3, og § 12, stk. 3, samt buskørselslovens § 13, nr. 3, og § 14, stk. 3, også slettes.** Bestemmelserne anvendes i vidt omfang i dag og er væsentlige for imødegåelse af såkaldt konkursrytteri inden for vejtransportbranchen **og medvirker samtidig til professionalisering inden for transportbranchen.**

Det betyder derudover, at egenkapitalkravet i godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, og buskørselsbekendtgørelsens § 9, stk. 1, på 150.000 kr. for de første to tilladelser og 40.000 kr. for hver yderligere tilladelse vil skulle nedsættes til mindst 9.000 EUR (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 4.000 EUR (ca. 30.000 kr.) for hver yderligere tilladelse. Samtidig indsættes **en** bestemmelse **i godskørselsbekendtgørelsen** om, at egenkapitalkravet for varebiler udgør mindst 1.800 EUR (ca. 13.500 kr.) for den første tilladelse og mindst 900 EUR (ca. 6.750 kr.) for hver yderligere tilladelse.

Forslaget vil desuden medføre, at §§ 17 og 18 i godskørselsbekendtgørelsen om beviskrav ved kontrol af cabotagekørsel og afgrænsningen om, at en transport, der består af tomme containere og returemballage ikke er en international transport som nævnt i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009/EF om cabotagekørsel, udgår.

Endelig medfører forslaget, at der skal indsættes ansvars- og strafbestemmelser i godskørselsloven, hvorefter afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordrer på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af bestemmelser i forordning nr. 1072/2009/EF.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i Danmark.

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede administrative opgaver og omkostninger **for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen** i forbindelse med udstedelse af tilladelser og tilsyn med **nye** virksomheder.



Det skønnes, at de gennemsnitlige ekstraomkostninger vil være ca. 3 mio. kr. om året (fordelt over en 10-årig periode) til varetagelsen af opgaverne med udstedelse af tilladelser og tilsyn med varebiler under forudsætning af et tilladelsesomfang svarende til i størrelsesordenen 12.-13.000 varebiler med størstedelen af aktiviteten i år 1.

Indførsel af en tilladelsesordning for varebiler vurderes endvidere at medføre et betydeligt øget ressourceforbrug hos politiet. Det skyldes, at der vil være mange flere køretøjer at kontrollere, samtidig med at kontrolopgaven bliver mere kompleks.

Kontrollen med varebiler vil være en ny opgave for politiet. Derudover vil der skulle ske kontrol nye steder, da varebiler må antages i højere grad at køre i byområder, hvorimod tunge køretøjer oftest bringes til undersøgelse på rastepladser på motorvejen. Det vil i byområder være svært at udføre den samme slags kontrol, som der kan ske på rastepladser, hvorfor der muligvis skal etableres egnede kontrolfaciliteter. Der kan tillige blive tale om et øget tidsforbrug i forbindelse med transport til disse nye kontrolfaciliteter.

Det er ikke afklaret, hvem inden for politiet, der skal varetage den yderligere kontrol, og det er derfor ikke muligt at vurdere, i hvilken grad der skal ske uddannelse af personalet. Uanset, om kontrollen f.eks. placeres i tungvognscentrene eller i politikredsenes færdselsafdelinger, kan det lægges til grund, at der skal ske uddannelse af de pågældende medarbejdere. Der kan blive tale om en omfattende uddannelse, særligt hvis færdselsafdelingerne skal uddannes til at forholde sig til tilladelseskravene i de allerede gældende og nye regler.

Det fremgår ikke, om forslaget indebærer, at politiet skal kontrollere flere køretøjer. Hvis dette er tilfældet, vil det være en meget stor opgave for politiet, og der vil være tale om omfattende håndhævelsesomkostninger, herunder til anskaffelse af udstyr og ansættelse af flere politiuddannede medarbejdere.

Kontrolopgaven bliver under alle omstændigheder mere kompleks, da der vil være mange flere køretøjer, der potentielt kan udvælges til kontrol, og da det er svært at identificere, hvilke køretøjer under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning. Dette skyldes, at det ikke er registreret, om køretøjerne anvendes til firmakørsel for egen regning eller godskørsel for fremmed regning. Det vil således kræve en standsning og nærmere kontrol for at fastslå, om køretøjet er omfattet eller undtaget af reglerne. Det bemærkes hertil, at det fremgår af Danmarks Statistik, at der pr. 1. januar 2017 var 397.001 varebiler i Danmark. Heraf anslås, at knap 13.000 køretøjer kører godskørsel for fremmed regning.

Hvis Danmark ikke længere kan stille et nationalt krav om, at en vejtransportvirksomhed og en transportleder ikke må have forfalden gæld til



det offentlige på mere end 50.000 kr., vil det medføre en besparelse for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative omkostninger ved udstedelse af tilladelser og tilsyn med vejtransportvirksomhederne.

I Danmark er der et antal større speditjonsvirksomheder, som i deres udenlandske dattervirksomheder har tilladelser, indregistrerede motorkøretøjer og ansatte. Det er uvist, om forslaget om at skærpe etableringskravene kan medføre udflytning af disse speditjonsvirksomheder til udlandet, hvilket vil medføre et provenutab for staten. Omvendt er det muligt, at vognmandsvirksomhederne vil vælge at samle sine aktiviteter i Danmark med deraf følgende flere arbejdspladser og indregistrerede motorkøretøjer i Danmark, hvilket vil medføre et provenu for staten.

Endvidere vil forslaget medføre øgede administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen **og SKAT** i forbindelse med udbygningen af det nationale register til også at omfatte oplysninger om registreringsnumrene på køretøjer, antal ansatte, risikoklassificering og grundlæggende finansielle oplysninger **om vejtransportvirksomhederne. Der vil være gennemførelsesomkostninger til udvikling af et nyt IT-system og samkøring med andre autoritative registre i Danmark med henblik på udveksling af data. Registreringsnumre kan hentes fra Det Centrale Motorregister, mens grundlæggende finansielle oplysninger, dog ikke fra personligt ejede virksomheder, kan hentes fra Det Centrale Virksomhedsregister. Det vurderes på det foreliggende grundlag, at udviklingen af et sådan IT-system vil medføre omkostninger på op til 1 mio. kr. i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dertil kommer øgede administrative omkostninger i SKAT. Størrelsen af disse kan ikke opgøres på det foreliggende grundlag.**

Den øgede pligt til at rapportere om antal fællesskabstilladelser og førerattester fra hvert andet år til hvert år og den nye pligt til årligt at rapportere om køretøjer på højest 3.500 kg mv. til Kommissionen, vil medføre mindre administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Forslaget **vedrørende cabotage, øget kontrol samt indførelse af objektive ansvar for speditører m.fl.** forventes også at medføre en stigning i kontrolopgaven for politiet, ligesom der kan ske en stigning i antallet af straffesager, hvilket kan have betydning for anklagemyndighedens arbejde.

På det foreliggende grundlag er det Rigspolitiets vurdering, at kontrollen vil medføre behov for tilgang og uddannelse af ressourcer. Rigspoliet vurderer, at stigningen vil udgøre ca. 15 mio. kr. årligt i årene 2019-2021 og ca. 23 mio. kr. herefter. Det vurderes på denne baggrund, at de øgede omkostninger ikke kan afholdes inden for politiets eksisterende økonomiske ramme.



Det vurderes umiddelbart, at forslaget ikke vil have nævneværdige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Side 12/166

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes at medføre både positive og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede administrative omkostninger for virksomheder med varebiler i Danmark. Det vurderes i Kommissionens konsekvensanalyse, at forslaget vil medføre en stigning i driftsomkostningerne på ca. 4-10 %.

Forslaget vil medføre administrative konsekvenser for virksomhederne ved indsendelse af ansøgning om tilladelse. Hertil er der mulighed for eventuelle gebyrer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Endvidere vil forslaget medføre finansielle krav til virksomhedernes egenkapital. I forbindelse med dokumentation for egenkapital kan virksomhederne derudover have omkostninger til ekstern bistand fra revisor eller omkostninger til bankgaranti.

Hvis Danmark ikke længere må fastsætte et højere krav til egenkapital end fastsat i forordning 1071/2009/EF, vil det medføre en generel besparelse for transportvirksomhederne. Samtidig vil det medføre øgede krav til egenkapitalen for virksomheder med både lastbiler og varebiler som følge af, at varebiler omfattes af egenkapitalkravet.

Muligheden for anvendelse af elektroniske transportdokumenter ved international kørsel og cabotage vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for vognmandsvirksomheder og speditivirksomheder. Det skyldes lavere omkostninger til håndtering, en hurtigere og mere smidig administration af transportdokumenterne samt en tidsmæssig besparelse grundet en hurtigere kontrol ved politiet.

Der vil være øgede administrative omkostninger, når danske transportvirksomheder fremover har pligt til at stille en række oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed til brug for det nationale elektroniske register, herunder oplysninger om antal ansatte, samlede aktiver og passiver, egenkapital og omsætning i de seneste to år.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.



## 8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017.

Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, HK Post, Danske Speditører, 3F, LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

### DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringssfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger:

#### *Generelle bemærkninger*

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/71 og 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

På en række områder tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter. Efter DTLs opfattelse er det for tidligt at tage stilling til, om den foreslåede anvendelse af delegerede retsakter er optimal for erhvervet, eller om snittet skal lægges andetsteds. DTL er i særdeleshed bekymret for udelukkelse af de sociale parter fra relevante beslutninger.

#### Forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til erhvervet

##### *Ark. 1. Genstand og anvendelsesområde - køretøjer under 3,5 tons*

DTL hilser forlaget til udvidelse af art. 1 i Forordning (EF) nr. 1071/2009 til også at omfatte køretøjer under 3,5 tons velkomment.

Efter forslaget skal vognmænd i EU med disse køretøjer fremover stille økonomiske garantier: 1.800 EUR for første bil og 900 EUR for følgende biler. DTL finder beløbsgrænserne passende.

Der bliver ikke stillet krav om f.eks. uddannelse og godt ry, men medlemslandene kan fortsat stille disse krav nationalt.



Efter DTLs opfattelse bør der også stilles de samme krav på EU-plan som til vognmænd med køretøjer på 3,5 tons eller derover fsva. faglige kvalifikationer, vandel og god skik - dog i en tillempet udgave.

### *Art. 3. Krav med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet*

Kommissionen foreslår, at lade art. 3, stk. 2 udgå, således at medlemsstaterne ikke længere kan stille yderligere krav ud over dem som fremgår af art. 3, stk. 1.

Det vil bl.a. indebære, at man ikke længere i Danmark vil kunne stille forhøjede kapitalkrav, eller krav om at man ikke må have forfalden gæld til det offentlige på mere end 50.000 kr.

Efter DTLs opfattelse, så bør muligheden i art. 3, stk. 2 for at stille yderligere krav bevares. Bestemmelsen er med til sikre en professionalisering og seriøsitet i branchen. Bestemmelsen bør også omfatte køretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

### *Art. 5. Opfyldelse af etableringskravet - postkasseselskaber*

DTL hilser en øget indsats mod postkasseselskaber velkommen. DTL har således kendskab til sager, hvor man fra dansk side rettede henvendelse til andre medlemsstater om virksomheder beliggende i villakvarterer med mange virksomheder på samme adresse. De pågældende medlemsstater afviste, at der ikke var tale om reel etablering.

DTL bifalder, at der skal være en tættere sammenhæng mellem reel aktivitet – kontrakter, ledelse af arbejdskraften, faciliteter mv – og den adresse, der anvendes af virksomheden.

I forbindelse med vurderingen af, om der er tale om reel etablering er det vigtigt at tage højde for, at erhvervet er præget af mange mindre virksomheder, herunder selvkørende vognmænd, hvor virksomhedens størrelse og administrative opgaver fx ikke kan berettige, at der ansættes professionelt administrativt personale. Det er derfor vigtigt, at teksten i forslagets pkt. e) i Art. 5 om, at krav om personale skal stå i rimeligt omfang til virksomhedens aktiviteter fastholdes.

### *Art. 6. Opfyldelse af vandelskravet*

Ændringerne til art 6. hilses i særdeleshed velkommen – særligt at overtrædelse af udstationeringsreglerne får betydning ved vurdering af vandelskravet.

Der er dog behov for at supplere listen over alvorlige overtrædelser, for at afspejle det øgede fokus på arbejdsmarkedslovgivning mv.



Hvad angår art 6.1 specifikt finder DTL det besynderligt, at Kommissionen afgiver kompetence til medlemsstaterne til at fastsætte hvilke personer, der er relevant for en vurdering af vandel.

Det strider i mod ønsket om en mere harmoniseret tilgang til EU kravene og kan medføre forskelle mellem medlemslandene, og kan have betydning for virksomhedernes valg af etableringsland.

#### *Art. 7. Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag*

DTL er enig i, at der skal fastsættes mindre strenge krav for transportvirksomheder, der udelukkende benytter lette erhvervskøretøjer under 3,5 tons, jf. ovenfor.

#### *Artikel 13. Procedure for suspension og tilbagekaldelse af vejtransporttilladelser*

DTL er enig i præciseringen og harmoniseringen af art. 13, stk. 1, når det økonomiske grundlag ikke længere er opfyldt.

#### *Artikel 14. Erklæring om uegnethed som transportleder*

DTL bifalder, at rehabiliteringsperioden for uegnethed som transportleder harmoniseres. Vi finder dog, at et år er for kort et tidsrum for rehabilitering. Perioden bør være længere, fx 3 år.

#### *Art. 16. Nationale elektroniske registre*

DTL er tilhænger af, at der tilføjes oplysninger, som skal indgå i de nationale registre mhp. at muliggøre en bedre håndhævelse af reglerne om adgang til erhvervet.

#### *Art. 18. Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne*

DTL hilser det velkomment, at betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne bliver præciseret, herunder tidsfrister for svar på begrundede anmodninger.

Fsva. håndhævelse af reglerne, skal det bemærkes, at etableringsmedlemsstaten for et evt. postkasseselskab ikke har det store incitament til at håndhæve reglerne om etablering, idet aktiviteten jo netop foregår uden for etableringsmedlemsstaten. Man kan derfor overveje, om EU-Kommissionen skal have en selvstændig undersøgelseskompetence i lighed med, hvad man kender inden for fx konkurrenceområdet, eller at manglende samarbejde og overskridelse af frister skal have processuel skadevirkning, fx at den virksomhed som anmodningen vedrører ikke kan udføre godskørsel i den medlemsstat, hvor anmodningen kommer fra, før at anmodningen er efterkommet.



## Forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til markedet

Side 16/166

### *Generelt*

DTL finder, at den såkaldte 3. lands kørsel skal begrænses. Mens den fri bevægelighed skal respekteres, kan EU's indre marked for vejtransport kun fungere på en fair, retfærdig og lige måde, hvis virksomhederne står over for de samme vilkår, regler og kontrol, der hvor aktiviteten udføres. Hvis et køretøj fra land A hovedsagelig udfører operationer mellem B og C og aldrig er hjemme i land A, skal køretøjet/virksomheden etablere sig i B eller C. Hvis en såkaldt nomadechauffør aldrig er hjemme, skal han/hun være knyttet til den værtsmedlemsstat, hvor arbejdet hovedsageligt udføres.

Kommissionens forslag forsøger at tackle nogle af disse problemer, men fokus er ikke tilstrækkeligt på de chauffører, lastbiler og virksomheder, der opererer i systemer, hvor de kan kombinere de forskellige tidsperioder og udnytte hullerne i lovgivningen. Formålet med denne revision må være at lukke for disse huller og skabe fælles regler for alle.

I den forbindelse skal det bemærkes, at lastbiler fra Østeuropa nu udgør 45 % af de lastbiler, der passerer den dansk/tyske grænse, men andelen af danske lastbiler udgør 17 %, jf. ITDs grænsetælling fra 1. kvartal 2017.

### *Art. 1. Anvendelsesområde*

DTL finder ikke, at transport af tomme containere og returemballage (fx paller og tomme blomstrebure) skal betragtes som godskørsel for fremmed regning, uanset om der foreligger en transportkontrakt. Efter DTLs opfattelse så er transport af tomme containere, returemballage og lignende at sammenligne med tomkørsel. Der skal være tale om reel transport af varer eller andet gods, for i modsat fald vil mulighederne for omgåelse være talrige.

Det forekommer også besynderligt at bede om en "transportkontrakt" som lovlig dokumentation. Det afviger fra andre dele af pakken, som fokuserer på moderne, digitaliserede løsninger for dokumentation af kontrol. En transportkontrakt for de nævnte transportere, kan nemt konstrueres og vil ikke afspejle noget konkret. Ideen om at tillade tomkørsler, fordi der er en transportkontrakt er en kunstig afvigelse fra pakkens overordnede formål om ordnede forhold, og DTL kan ikke støtte denne tilføjelse.

### *Art. 2. Definitioner*

DTL finder, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat.

At tillade, at en cabotagetur reelt er en fuld distributionskørsel med flere startpunkter og flere aflæsningspunkter er i strid med det oprindelige formål med cabotage som er af midlertidig karakter og det vil facilitere mulighederne





for en permanent, kontinuerlig tilstedeværelse i værtmedlemsstaten, herunder cabotage som forretningsmodel.

Side 17/166

Ovenstående vil også typisk kræve, at cabotagekørslen er planlagt på forhånd og sættes i system, hvilket vi også finder er i strid med det oprindelige formål med cabotage. Der er frihed til at etablere sig, såfremt man ønsker at drive indenlandsk transport i konkurrence med andre lokale vognmænd på lokale vilkår.

DTL finder dog behov for, at en cabotagetur skal defineres udtrykkeligt i forordningen. Men definitionen skal være følgende:

”En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder.”

#### *Art. 8. Cabotagekørsel generelt princip*

DTL finder som nævnt, at cabotagekørsel fortsat skal opfylde kravet om ikke at være en løbende eller permanent aktivitet i en værtsmedlemsstat. Vi kan derfor ikke godtage, at begrænsningen i ture ophæves, selvom antallet af dage sættes ned fra 7 dage til 5 dage.

I den forbindelse skal det bemærkes, at hver international tur giver adgang til cabotage. En ophævelse i begrænsningen af antallet af cabotagetur, vil også være konkurrenceforvridende i forhold til mindre medlemsstater som Danmark, idet man nemt kan passere en landegrænse med en international transport. Derved ville cabotagekørslen reelt være fuldt liberaliseret i forhold til de mindre medlemsstater.

DTL finder de nugældende cabotageregler om tre ture inden for 7 dage skal bevares, og man skal afvente virkningen af udstationeringsreglerne på transportområdet, før at man foretager sig yderligere, herunder f.eks. transitreglen (1 cabotagetur inden for 3 dage).

Endeligt bør der være et loft over, hvor meget cabotagekørsel et køretøj kan udføres i en værtmedlemsstat.

DTL skal bemærke, at den danske udgave af teksten er mangelfuld, idet det engelske ord ”contiguous” (tilstødende) medlemsstater ikke er oversat. Vi går ud fra, at den engelske udgave er korrekt. Det er uklart, hvad konsekvensen af dette reelt er, men en konsekvens er tydeligvis, at man reelt har en mulighed for at køre over en grænse tom, idet man kan henvise til, at man er i gang med sine 5 dages cabotagekørsel i et medlemsland og nabolandene. Dermed åbnes en større mulighed for at undgå kravet om, at cabotage kun kan indledes efter en international transport, end tilfældet er med dagens regler. Vi er derfor stærkt skeptiske over for denne tilføjelse.

DTL hilser det velkomment, at dokumentation skal leveres ved vejsidekontroller, og at brug af f.eks. eCMR fremmes. I den forbindelse skal det



bemærkes, at det kun er et fåtal af lande, der har ratificeret konventionen om eCMR.

Side 18/166

Men værdien af dokumentation bliver dog indholdsløs, såfremt chaufføren blot skal dokumentere den internationale transport, herunder tidspunktet.

Desuden bør der indføres et krav om dokumentation også for den udgående internationale transport. Der bør indføres et generelt krav om, at en udenlandsk indregistreret køretøj skal kunne dokumentere sin transport eller tur i en værtmedlemsstat i forbindelse med en vejsidekontrol.

#### *Art. 10. Beskyttelsesforanstaltninger*

DTL noterer sig med en blanding af undren og tilfredshed, at Kommissionen ikke alene foreslår at art 10 fastholdes, men også at den opdateres.

DTL finder, at der er behov for en langt mere effektiv art 10.

Taget i betragtning, at der skal fastholdes en sikkerhedsklausul – og det støtter vi – så skal den gøres langt mere effektiv, fleksibel og anvendelig. Den foreslåede præcisering fra Kommissionen, finder vi ikke, løser dette.

I lyset af Kommissionens fokus på f.eks. kontrol og overvågning, foreslår DTL, at denne artikel udformes på en sådan måde, at vognmænd fra en medlemsstat, der ikke opfylder de betingelser, som er gældende i den øvrige relevante lovgivning (kontrol, samarbejde, information, udvikling), mister deres ret til cabotage (ikke til international eller transit).

Med andre ord, så skal etableringsmedlemsstatens adfærd knyttes til de rettigheder samme medlemsstats virksomheder nyder i det indre marked. Dette er i tråd med de gældende regler om bøder mv. ved manglende implementering. Imidlertid taler vi her ikke om manglende implementering, men om manglende aktive anvendelse af de regler, der formelt set er implementeret.

#### *Art. 10a. Cabotagekørsel – kontrolforanstaltninger*

DTL hilser dette nye krav til medlemslandene velkommen. Men hvad er det, der skal kontrolleres, hvis man reelt kan køre så mange ture, man vil, så mange dage man lyster, blot at man har en international tur hver 5. dag?

DTL er ikke sikker på, at det giver mening at knytte foranstaltningerne i art. 10a, stk. 2 – og andre kontroller – til et system for risiko-rating. Det kræver også, at overtrædelser af cabotage-lovgivning, udstationering mv. skal tælle med i vurderingen af den risiko, virksomheden udgør.

DTL hilser det øgede samarbejde i art. 10a, stk. 3 velkomment, og skal stærkt anbefale kontrolmyndigheder i de nordiske lande at engagere sig fuldt ud i de europæiske politiorganisationer for samarbejde, som findes. De nordiske lande



udmærker sig ved fravær fra f.eks. Euro Control Route (ECR), hvilket DTL ikke finder er holdbart i lyset af den fokus, der er på ECRs kerne opgaver i Kommissionens forslag.

Side 19/166

#### *Art. 14a. Ansvar*

DTL hilser denne nye tekst velkommen som et første skridt for at sikre, at alle led i transportkæden involveres i, at reglerne overholdes. DTL finder dog, at også den groft uagtsomme medvirken til overtrædelse af forordningen skal straffes.

Sagen er imidlertid kompliceret, og det er vigtigt, at Kommissionen ikke efterfølgende indfører rådgivende dokumenter eller ”questions and answers” som reelt tømmer denne artikel for indhold. Det må være gældende, at når princippet er vedtaget, har medlemslandene pligt og lov til at indføre disse regler i overensstemmelse med deres nationale praksis og regler.

#### ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer:

#### Forordning (EF) nr. 1071/2009

##### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter intentionerne om at skabe fælles regler og dermed sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene mellem de erhvervsdrivende, som ønsker at agere som vognmænd i EU.

##### *Lette erhvervskøretøjer:*

ITD er positiv over for, at forordningen omfatter lette erhvervskøretøjer i en ”light” udgave. I givet fald bør der i øvrigt indføres en nedre totalvægtsgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5 eller 3,0 ton.

ITD ønsker dog udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

ITD henviser i øvrigt til de anbefalinger, som det såkaldte danske varebilsudvalg er kommet med i juni 2017.



### *Adgangsforhold:*

ITD kan generelt støtte op om de foreslåede vandelskrav. Dog er ITD kritisk over for dele af forslaget om ny definition af fast forretningssted, her især krav om administrativt udstyr samt aktiver og beskæftiget personale. Som forslaget ligger nu, er det for upræcist og efterlader stort rum for fortolkning. For ITD er det afgørende, at der foretages en proportional helhedsvurdering.

### *Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende forordning 1071/2009*

#### *Artikel 1, stykke 4 litra a):*

ITD er ikke afvisende over for, at litra a) udgår, og dermed at transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, principielt omfattes af forordningens anvendelsesområde. ITD ønsker dog en nedre totalvægtgrænse for sådanne erhvervskøretøjer, for eksempel 2,5-3 ton.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

#### *Artikel 1, stykke 6:*

ITD støtter, at kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer, i alle medlemslande. Risikoen for, at der opstår forskelle mellem medlemslandene, bliver dermed formindsket. Det er vigtigt, at reglerne for biler under 3,5 ton er ens i alle medlemslande.

#### *Artikel 3, stykke 2:*

Kommissionen foreslår, at artiklen udgår, da bestemmelsen har ledt til, at visse medlemslande har indført yderligere betingelser for adgang til vognmandserhvervet ud over de fire kriterier, der er fastsat i forordningen. ITD støtter fælles EU-regler og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.

#### *Artikel 5, litra a) og litra d):*

ITD støtter en præcisering af kravene for at sikre, at virksomheder, der er etableret i et medlemsland, reelt og varigt driver virksomhed dér.

#### *Artikel 5, litra c):*

ITD er kritisk over for forslagets nuværende ordlyd om, at virksomheder skal råde over passende administrativt udstyr. Ordlyden efterlader stort rum for



fortolkning. For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.

*Artikel 5, litra e):*

ITD er kritisk over for forslagetets nuværende ordlyd, hvad angår krav om, at virksomheder skal besidde aktiver og beskæftige personale, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter. Ordlyden efterlader stort rum for fortolkning.

For ITD er det afgørende, at der ikke indføres ny lovgivning, som kan føre til nationale særfortolkninger, og at nærværende parameter indgår i en samlet proportionel helhedsvurdering af virksomheden.

*Artikel 6, stykke 1, andet afsnit:*

ITD støtter som udgangspunkt formålet at præcisere og yderligere harmonisere vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt, samt at udvide listen over overtrædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Dog efterspørger ITD mere klarhed om, hvordan medlemslandene vil tage hensyn til virksomhedens, transportledernes, administrerende direktørers og komplementarers (i tilfælde af kommanditselskaber) adfærd efter medlemslandenes nærmere bestemmelse. Dog ønskes klarhed over, hvem andre juridiske repræsentanter og relevante personer dækker over.

*Artikel 6, tredje afsnit, litra b) nummer xi) og xii):*

ITD efterspørger mere klarhed omkring referencen til lovvalgsreglerne, jævnføre Rom 1-forordningen. ITD henviser til, at udstationeringsreglerne alene bør omfatte nationale transportere, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt stiller ITD sig kritisk over for, at lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser vil indgå i vurderingen af opfyldelse af vandelskravet.

*Artikel 6, stykke 2:*

ITD understreger, at udstationeringsreglerne udelukkende bør finde anvendelse på nationale transportere, og at den kompetente myndighed i vurderingen af vandelskravet kun bør tage hensyn til udstationeringsreglerne, når der er tale om cabotage og kombineret transport, ikke international transport, jævnføre høringssvar om udstationering. I øvrigt henvises til bemærkning om lovvalg, jævnføre oven for.

*Artikel 6, stykke 2a:*

ITD opfordrer til, at Kommissionen ved at definere grovheden af overtrædelserne i forhold til arbejdsvilkårene for arbejdstagerne skelner mellem nationale transportere og international transport, således at sidstnævnte



ikke falder ind under udstationeringsreglerne og dermed vandelsvurderingen, jævnføre høringssvar om udstationering.

Side 22/166

ITD's vurdering af forslaget afhænger af, hvad der reelt vedtages i de delegerede retsakter. ITD understreger, at disse ikke må eliminere skøn.

*Artikel 14, stykke 1):*

ITD ønsker, at vurderingen af en transportledersandel sker ud fra en proportionel helhedsvurdering.

*Artikel 16, stykke 2:*

I Danmark har man nogle særlige regler, som betyder, at typisk mindre virksomheder ikke er forpligtede til at udarbejde årsregnskab og således ikke har et overblik over de samlede aktiviteter og forpligtigelser – såsom egenkapital i virksomheden. ITD ser ej heller relevansen af registrering af sådanne oplysninger.

*Artikel 18):*

ITD er positiv over for den foreslåede ændring, som sikrer en stærkere håndhævelse og udveksling af data mellem medlemslandene. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser. Det bør desuden afklares, hvilke konkrete forpligtelser medlemslande har for at reagere, når virksomhedskontrol ikke er mulig.

*Artikel 26, stykke 3, 4 og 5:*

Krav om at indberette opdelinger i national og international transport vil sandsynligvis blive pålagt virksomhederne og dermed påføre virksomhederne endnu en administrativ byrde. På den baggrund er ITD kritisk over for opdelingen.

ITD ønsker udarbejdet en dokumenteret analyse af eventuelle behov for flere regler. ITD vurderer, at en light-model kan risikere i, at flere medlemslande laver egne særregler, og ITD mener, at EU skal undgå et kludetæppe af forskellige bestemmelser. Derfor opfordrer ITD til, at indsamlingen af data om motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton samt vurderingen af behov for yderligere foranstaltninger fremrykkes, så dette er færdiggjort senest med udgangen af 2021.

*Artikel 1, stykke 4 litra b); Artikel 6, tredje afsnit, litra a) nummer vii); Artikel 7, stykke 1); Artikel 7, stykke 2; Artikel 8, stykke 9; Artikel 11, stykke 4, tredje afsnit og artikel 12, stykke 2, andet afsnit; Artikel 13, stykke 1, litra c); Artikel 16, stykke 2, andet, tredje og fjerde afsnit; Artikel 16, stykke 4; Artikel 16, stykke 7; Artikel 24; Artikel 24a; Artikel 25, stykke 3; Bilag IV, punkt 1, litra b):*



Ingen bemærkninger

Side 23/166

Forordning (EF) nr. 1072/2009

*Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter en klarere definition af cabotage, som har givet anledning til forskellige fortolkninger i de enkelte medlemslande. ITD bemærker, at turbegrebet har givet anledning til væsentlig fortolkningstvív. Det hilses derfor velkommen, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.

*Bemærkninger til ændringsforslag*

*Artikel 8, stk. 2:*

ITD støtter, at antallet af dage hvor der må udføres cabotagekørsel reduceres, og at turbegrebet ophører. Dette gør det nemmere at kontrollere og håndhæve i praksis.

ITD bemærker, at det gældende turbegreb har givet anledning til væsentlig fortolkningstvív, og at det derfor er positivt, at man vil ændre reglerne, således at der ikke fokuseres på antallet af ture, men på perioden.

ITD er optaget af, at cabotagen kan kontrolleres og håndhæves. ITD ønsker, at Kommissionen stiller et generelt krav om, at myndighederne skal anerkende elektroniske transportdokumenter i kontrollen, herunder det elektroniske fragtbrev.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for turbegrebet vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistreringer i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. ITD støtter som udgangspunkt Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage, alternativt kan antallet af dage sænkes til 3 eller 4 dage.

Forudsætningen for ITD's accept af den nye cabotage definition er, at al cabotage bliver betragtet som udstationering, jf. høringsvar om udstationeringsdirektivet.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.



*Artikel 8, stykke 3, første afsnit og stykke 4a:*

ITD ser med glæde, at dokumentationen kan forelægges for eller fremsendes til kontrolmyndigheden i værtsmedlemslandet elektronisk, såsom eCMR, da dette medvirker til at forenkle kontrollen og håndhævelsen.

Dog er ITD kritisk over for, at chaufføren skal forelægge dokumentation i løbet af vejkontrollen, da chaufføren kan være nødsaget til at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation under en vejkontrol, som finder sted uden for kontorets åbningstider.

ITD ser derfor gerne, at der indføres et krav om, at dokumentationen kan forelægges eller fremsendes inden for eksempelvis 14 dage efter kontrollens afslutning. En sådan tidsfrist vil medvirke til at fjerne de praktiske problemer med at få adgang til dokumentationen og vil fjerne den juridiske usikkerhed med hensyn til, hvornår dokumentationen senest skal fremlægges.

I forhold til hvilke oplysninger dokumentationen af cabotage skal indeholde, bifalder ITD, at Kommissionen ikke fokuserer på, hvilke specifikke oplysninger dokumentationen skal indeholde, men i stedet at der skal foreligge klart bevis for den internationale tur. Hidtil har de oplyste betingelser i artikel 8, stykke 3, litra a-g givet anledning til høje bøder for glemte oplysninger i dokumentationen.

ITD mener, at man bør fokusere på at straffe overtrædelser, hvor køretøjet har udført cabotage ud over det tilladte i stedet for rent formelle fejl, hvor man har glemte at angive oplysninger, der som sådan ikke har betydning for myndighedernes kontrol.

*Artikel 10a:*

ITD er optaget af, at cabotagen kan blive og bliver kontrolleret. ITD foreslår derfor, at hvert medlemsland tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 5 procent af alle cabotagekørsler kontrolleres i hvert kalenderår og at den årlige kontrol på mindst 5 procent indføres allerede fra den 1. januar 2020. ITD foreslår med andre ord, at kravet til omfanget af kontrol hæves fra 2 til 5 procent fra år 2020 jævnfør Kommissionens forslag til kontrol.

ITD støtter endvidere, at medlemslandene målretter kontrollen mod virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse samt at medlemslandene mindst tre gange om året gennemfører en samordnet vejkontrol af cabotagekørsel.

*Artikel 14a:*

ITD støtter, at man straffer bevidste overtrædelser, hvorfor ITD støtter præciseringen i den nye artikel 14a, hvor afsendere og speditører pålægges





sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordre på transporttjenester, som indebærer en overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Side 25/166

Derimod er objektivt ansvar ikke ønskeligt, da det kan få en negativ indflydelse på samhandlen. ITD gør opmærksom på, at principperne omkring proportionalitet og ikke-diskrimination samt ligebehandling skal respekteres ved vurderingen af overtrædelsen.

I dag eksisterer der et medvirkensansvar, der følger af Straffelovens § 23, og der pålægges bøder på baggrund af dette. Det skal derfor sikres, at medvirkensansvaret i artikel 14a ikke strækker sig længere, end hvad der allerede fremgår af Straffelovens § 23. ITD ser derfor gerne, at ordlyden i den nye artikel 14a præciseres med henblik på at sikre en overensstemmelse med medvirkensprincipper i nationale straffelove.

*Artikel 1, stk. 1; Artikel 2, nr. 6; Artikel 4, stk. 2, tredje afsnit; Artikel 4, stk. 4, andet afsnit; Artikel 5, stk. 4; Artikel 10, stk. 3, første afsnit; Artikel 14b; Artikel 17:*

Ingen bemærkninger.

#### Dansk Industri

For så vidt angår ændringer i forordning 1071/2009 om adgang til erhvervet, så kan DI Transport støtte en minimal tilladelsesordning for varebiler, som foreslået af EU-Kommissionen.

Med henvisning til arbejdet i "varebilsudvalget" i 2017, så foregår der en del transport i dag med varebiler, som for eksempel håndværkere med varebiler, eller madudbringning og avisuddeling i private biler eller private varebiler, hvor visse typer af transport kunne være godskørsel for fremmed regning. Det kan derfor vise sig svært at adskille disse fra de varebiler, der udelukkende kører godskørsel for fremmed regning. For at undgå unødvendige administrative byrder, bør det derfor overvejes i ændringerne af EUreglerne at fastsætte en nedre vægtgrænse på f.eks. 2.500 eller 3.000 kg.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 7 i forordning 1071/2009 om økonomisk sikkerhed, så kan DI Transport støtte forslaget lavere satser for varebiler, dvs. 1.800 Euro for den første tilladelse og 900 Euro for de efterfølgende.

Forslaget kan læses sådan, at den lavere sats kun gælder for virksomheder, der udelukkende har varebiler. DI Transport mener, det er afgørende, at den lavere sats for varebiler også gælder for varebiler i transportvirksomheder, der har både lastbiler og varebiler, så man sikrer mere ensartet konkurrenceforhold.

I forhold til hvornår der er tale om reel etablering, mener DI Transport grundlæggende, at de nuværende regler er afbalanceret, og bekæmpelse af



såkaldte ”postkasseselskaber” primært skal løses gennem bedre håndhævelse og bedre samarbejde mellem medlemsstaterne.

Side 26/166

Yderligere krav til dokumenter, der skal opbevares på virksomhedens adresse virker overflødig. Endvidere er forslaget til ændring af art. 5 meget upræcist og uklart, hvilket især gælder tilføjelse af krav om at ”besidde aktiviteter og beskæftige personale, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter”. Det foreslås, at dette krav slettes.

For så vidt angår cabotage, så har de nuværende cabotageregler været med til at effektivisere transporten, og cabotagekørsel er grundlæggende en fornuftig og naturlig del af international godstransport. Dette ses bl.a. ved at danske lastbiler i stigende grad udfører cabotagekørsel i andre EU-lande. Det er derfor også fejlagtigt, når det påstås, at lovlig cabotage er social dumping.

I forhold til ændringer i forordning 1072/2009 om cabotage mener DI Transport derfor, at det er helt afgørende, at en tilpasning af reglerne ikke fører til yderligere begrænsning i adgangen til at udføre cabotagekørsel. Yderligere begrænsninger vil føre til mindre effektiv vejgodstransport, hvilket vil øge transportomkostninger for dansk erhvervsliv og danske eksportvirksomheder.

For så vidt angår præciseringen af, at kørsel med tomme containere og paller er reel godstransport, når det udføres på baggrund af en kontrakt, så kan DI Transport støtte præciseringen.

I forhold til definitionen af cabotage, dvs. ændring af artikel 2, stk. 6, så mener DI Transport ikke en ny definition af cabotage er nødvendig, hvis man samtidigt fjerner begrænsningen på antallet af ture.

DI Transport kan støtte Kommissionens forslag til forenkling af reglerne, således at begrænsningen på antallet af ture fjernes. Dette vil betyde, at forslaget bliver lettere at håndhæve for politiet og lettere for transportvirksomhederne at efterleve, da man fjerner uklarhederne om, hvad en ”cabotagetur” er.

DI Transport støtter, at adgangen til at udføre cabotage begrænses til fem dage, men mener det er vigtigt ikke at begrænse yderligere, og under ingen omstændigheder lavere end 4 dage, da det vil gøre det vanskeligt for danske transportvirksomheder at udføre cabotage i f.eks. Sverige og Tyskland.

I forhold til beviset for den forudgående internationale transport i artikel 8. stk. 3 litra a)-g), så vil DI Transport anbefale, at kravene forenkles til de oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere, om der har været en reel international transport. Konkret bør det overvejes om oplysninger om ”bruttovægt” (litra f) og ”almindelige beskrivelse og emballage” (litra e) er nødvendige.

Endvidere kan DI Transport støtte, at det præciseres, at elektronisk bevis, som f.eks. e-CMR, accepteres. Og DI Transport kan ligeledes støtte at



retssikkerheden for chauffører og vognmænd forbedres ved at det slås fast, at chaufføren har ret til at kontakte virksomheden ved kontrol med henblik på at fremsende bevis for en lovlig tur. Dette skal ses i lyset af, at der er omvendt bevisbyrde, da det er transportvirksomheden, der skal bevise, at den udfører lovlig cabotage.

DI Transport kan støtte fælles minimumsregler for medlemslandenes vejsidekontroller af cabotagekørsel.

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er positiv overfor, at kommissionen lægger op til, at gøre op med de mange åbne spørgsmål og uhensigtsmæssigheder, som der består omkring definition af - og regler for - hvornår en transportvirksomhed er etableret i et land og har et varigt forretningssted der.

Som reglerne er nu, åbner de for afgrænsningsproblematikker og forskellig fortolkning landene imellem, hvilket ikke er fremmede for det indre markeds funktion.

Dansk Erhverv er også positiv overfor den foreslåede specifikke karenstid for rehabilitering efter konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet. Grove overtrædelser af EU- eller nationale regelsæt bør føre til en karenstid af en vis minimumsvarighed.

Dansk Erhverv kan endelig ikke støtte den foreslåede indføjelser af en artikel 14a, hvorefter der indføres et betinget kædeansvar på området. Vi finder at den eksisterende danske regel i straffelovens § 23, er tilstrækkelig til at dække området.

### HK Post

Følgende synspunkter ses gerne fremmet i den videre proces:

Forordningerne udvides til lette erhvervskøretøjer, så spekulation i omgåelse reduceres.

En reduktion af risiko for skuffeselskaber med 10 % er uambitiøst. Bevidst at sanktionere 90 % af spekulation i omgåelse strider mod den almindelige retsbevidsthed.

Kravene til medlemsstaternes håndhævelse af reglerne bør styrkes.

### Danske Speditører

*Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EF) 1072/2009 om cabotage mm.*



- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget.
- Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafikikkerheden.
- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske spedititions- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.

Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører støtter, at begrænsningen i antallet af cabotageturer ophæves, samtidig med at der sker en reduktion i det maksimale antal dage, hvor der må udføres cabotagekørsel.

En ny definition med fokus på antal dage i stedet for antal ture vil mere effektivt kunne kontrolleres via landeregistrering i takografen. Dertil kommer det elektroniske fragtbrev, GPS med videre, som kan hjælpe med at bevise, hvornår godset er læsset og losset. Danske Speditører støtter som udgangspunkt EU-Kommissionens forslag om en periode på 5 dage med ubegrænset cabotage – og vi mener, at det vil have stærkt u hensigtsmæssige konsekvenser at antallet af dage sænkes.

Bliver der tale om, at cabotagekørsel kun tillades et meget begrænset antal dage – og skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra starten af første cabotagetur – vil der efter vores opfattelse blive tale om administrative byrder, der ikke står mål med den meget lille opnåede sociale effekt.



Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur, vil det i ikke ubetydelig grad underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt. Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotageturs begyndelse, vil hele ideen med cabotagekørsel formentlig falde til jorden og dermed få en uheldig indvirkning på miljøet, da man så ikke kan udnytte bilerne optimalt.

### 3F

#### *Forordning 1072/2009*

Kommissionen foreslår, at forordningen vedrørende blandt andet cabotage ændres, idet de eksisterende regler har givet anledning til nogen usikkerhed, specielt hvad angår definitionerne.

Som reglerne er nu, er det tilladt at udføre tre cabotagetur indend for en periode af 7 dage i forbindelse med en international tur. Det ændres, således at det nu bliver tilladt at udføre et ubegrænset antal cabotageoperationer inden for en 5-dages periode.

Forbundet finder ikke, at dette er tilstrækkeligt til at løse de eksisterende problemer. Blandt andet er definitionen af begrebet af cabotagetur stadig ikke løst. Kommissionen har en opfattelse af, at såfremt der bare er en enkelt enhed fra den første pålæsning tilbage på lastbilen, kan der i princippet foretages et ubegrænset antal på- og aflæsninger, og den første tur er derfor ikke afsluttet.

Det står i modsætning til fortolkningen, der har været anvendt i Finland, hvor man siger, at fra første pålæsning til første aflæsning er der tale om en tur. Dette er en fortolkning, som 3F støtter, og den problematik er ikke løst med det nye regelsæt.

Der er heller ikke taget stilling til reglerne om, at den internationale tur ikke må have til formål at udføre cabotage, ligesom begreberne "gentagen" og "regulær karakter" heller ikke er blevet præciseret.

Den nye bestemmelse om transport af paller og tomme containere er utilstrækkelig til at eliminere den praksis, der anvendes hvor en kort international tur fører til en ny 7(5) dages cabotage periode. 3F skal derfor gentage sit tidligere forslag om indførelse af en egentlig karens periode, inden der kan påbegyndes en ny cabotage periode.

Når dette er sagt, anerkender 3F, at de samtidig planlagte ændringer i udstationeringsreglerne, således at danske løn- og ansættelsesforhold er gældende fra dag et, i høj grad vil løse disse problemer. Under alle omstændigheder afhænger effekten af det nye samlede regelsæt i høj grad af kontrol, og 3F skal derfor opfordre til, at det i forbindelse med den forventede vedtagelse af et samlet regelsæt sikres, at der er afsat de nødvendige ressourcer i Danmark til at håndhæve reglerne effektivt både i form af en styrket



kontrolindsats og et bødeniveau, der virker afskrækkende i forhold til at bryde reglerne.

Side 30/166

*Forordning 1071/2009 samt forordning 1072/2009 – ændringsforslag fremsat af Kommissionen*

*Forordning 1071/2009*

Kommissionen foreslår, at der tilføjes i artikel 1 et nyt stk. 6 stk. 1, således at mindre erhvervskøretøjer fritages fra nogle af forordningens krav. 3F er af den opfattelse, at lette erhvervskøretøjer i stigende grad bruges til at underbyde køretøjer over 3500 kg.

Som udgangspunkt mener 3F, at betingelserne for at udføre godstransport ad landevej burde gælde alle erhvervsmæssige køretøjer uanset vægtgrænse, både for at undgå social dumping og for at undgå unfair konkurrence. 3F kan derfor ikke tilslutte sig forslaget om nyt stykke 6.

I artikel 3 foreslår Kommissionen at lade det nuværende stk. 2 udgå. Stykket giver mulighed for, at medlemsstaterne kan indføre yderligere dokumentationskrav, så længe disse ikke medfører forskelsbehandling og i øvrigt anses for rimelige.

Da eventuel forskelsbehandling ikke kan medføre negativ særbehandling af udenlandske selskaber, finder 3F ingen grund til at fjerne den nuværende bestemmelse.

I artikel 6, stk. 1 indføres en række ændringer til vandelskravet. 3F hilser generelt de foreslåede ændringer velkommen, specielt for så vidt angår konsekvenserne af overtrædelse af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og de nationale skatteregler.

I artikel 7 foreslås der ændringer, således at der er mindre strenge krav til virksomheder, der alene benytter lette erhvervskøretøjer.

Idet vi refererer til vores bemærkninger ovenfor vedrørende artikel 6, kan vi heller ikke støtte dette forslag.

Kommissionen fremsætter endvidere en række forslag til artiklerne 13, 14, 16, 18 og 26. Alle ændringer der umiddelbart kan tiltrædes af 3F.

*Forordning 1072/2009*

I artikel 1 udvides anvendelsesområdet en smule, således at det tydeliggøres, at transport af tomme containere og paller kun betragtes som transport for fremmed regning, hvis der foreligger en transportkontrakt. Der er tale om en mindre forbedring i forhold til det nuværende regelsæt om netop transport af emballage m.v., der ofte bruges til at omgå cabotagereglerne, idet den type transporter kan bruges til at etablere en international tur, der kun indebærer



krydsning af grænsen med efterfølgende umiddelbar tilbagevenden til det territorium, hvor der udføres cabotage.

Side 31/166

I artikel 2 punkt 6 tydeliggøres det, at cabotagekørsel kan omfatte flere læssesteder eller leveringssteder. Det er en tydeliggørelse af den fortolkning Kommissionen har i dag, men i modstrid med den fortolkning, som flere andre medlemslande blandt andet Finland, har haft omkring en pålæsning, hvorefter første aflæsning eller yderligere pålæsning etablerer tur nr. 2.

3F har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at vi er enige i den finske fortolkning.

I artikel 8 foreslås det, at begrænsningen i antallet af cabotagekørsler fjernes. Begrænsningen er i sin nuværende udformning ulogisk, idet den undermineres af Kommissionens fortolkning om definitionen på en cabotagetur. Såfremt man starter med at læsse en enkelt colli ved påbegyndelse af cabotageperioden og først aflæsser denne colli som det sidste ved periodens afslutning, så har man i henhold til Kommissionens nuværende fortolkning og den tydeliggjorte fortolkning i artikel 2 punkt 6, de facto kun udført en tur.

3F har samtidig noteret sig, at artikel 8, stk. 4 fastholdes uændret. Det fastslås i det pågældende stykke, at der ikke må forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne i denne artikel blevet opfyldt. Det vil sige, at der er udført en cabotagetur.

Desuagtet fastslår Kommissionen, at cabotagekørsel er omfattet af udstationeringsreglerne (se vores høringssvar herom) fra dag 1. Vi har tidligere påpeget den situation, der er opstået omkring kombinerede transporter, hvor en forordning har forret over for et direktiv.

3F vil derfor så kraftigt som overhovedet muligt opfordre den danske regering til at få tydeliggjort den juridiske situation, således at der ikke kan herske nogen tvivl om, at dokumentation af anvendelsen af danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med cabotageoperationer i Danmark kan kontrolleres og håndhæves.

Kommissionen foreslår endvidere i en ny artikel 14a, hvori det anføres, at der kan være tale om medvirkeransvar med deraf følgende sanktioner for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører, når disse bevidst har afgivet ordrer på ydelser, som indebærer overtrædelse af forordningen.

3F finder, at denne bevisbyrde er svær eller umulig af løfte i praksis og vil derfor foreslå, at der indføres sanktioner efter den nævnte bestemmelse, når de pågældende har afgivet en ordre, som under normale forhold medfører, at regelsættet ikke kan overholdes, samt at det tydeliggøres, at overholdelse af reglerne har forrang over for et hvilket som helst kontraktuelt arrangement mellem transportsælger og transportkøber, og at transportkøber ikke kan holdes ansvarlig for forsinkelser der skyldes overholdelse af regelsættet.



## LO

Side 32/166

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

### Dansk Arbejdsgiverforening

For så vidt angår forslaget fra Europa-Kommissionen om at ændre reglerne om cabotagekørsel (forordning 1072/2009; art. 8, stk. 2), så cabotagekørsel fremover kan foretages et ubegrænset antal gange inden for en femdagesperiode (frem for de nugældende regler om maksimalt tre ture inden for syv dage), støtter DA forslaget. DA vurderer, at ændringen vil medføre simple regler, som bedre kan håndhæves af myndighederne, hvorved omgåelsesrisikoen reduceres.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning af markedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning.

**Samtidig er der en center/periferi dimension, hvor lande i EU's periferi er nervøse for, at en begrænsning i adgangen til markedet vil have større konsekvenser for deres transportoperatører.**

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE, NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

På TTE-Rådsmødet den 8. juni 2017 udsendte landene i Vejtransportalliancen en fælles meddelelse om, at man ikke ønsker en yderligere liberalisering af markedet for cabotagekørsel, førend der er sikret lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren.

På samme rådsmøde udsendte en række lande (BG, CZ, HU, LT, LV, PL, RO og SK) ligeledes en fælles meddelelse om, at Vejpakken skal give mulighed for fuld udnyttelse af de konkurrencemæssige fordele, der eksisterer i det indre marked, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsforhold for chauffører.

### Varebiler

Formandskabet foreslår, at kun varebiler i international transport omfattes af forordningens krav om adgang til erhvervet og dermed bliver omfattet af et tilladelseskrav, mens det skal være op til medlemsstaterne selv at træffe beslutning om, hvorvidt varebiler, der kun kører nationalt, omfattes.

Kommissionens forslag sonderer ikke mellem varebiler i international og





national transport. Der er stor tilslutning til formandskabets forslag blandt medlemsstaterne.

Derudover foreslår formandskabet, at der indføres en ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg. Kommissionen har ikke fastsat en nedre vægtgrænse i deres forslag. Der er flere medlemsstater, der mener, at der bør fastsættes en ny nedre vægtgrænse, men selve størrelsen på vægtgrænsen er fortsat under diskussion. Få medlemsstater støtter op om Kommissionens forslag uden en ny nedre vægtgrænse.

Formandskabet foreslår, at alle fire betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet i forordningen finder anvendelse for varebiler, idet anvendelsesområdet begrænses til alene at omfatte varebiler, der udfører godskørsel for fremmed regning internationalt mellem medlemsstater. I modsætning til Kommissionens forslag, hvorefter virksomheder, der kun har varebiler alene skal leve op til etableringskravet og det finansielle krav, foreslår formandskabet således derudover, at disse virksomheder også skal leve op til kravene om faglige kvalifikationer og vandel. Der er uenighed blandt medlemsstaterne om, hvorvidt alle fire krav i forordningen skal finde anvendelse for virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med varebiler internationalt mellem medlemsstaterne.

I relation til det finansielle krav foreslår formandskabet, at der skal sondres mellem, hvilket køretøj en virksomhed anvender. Den lave sats for egenkapital skal således finde anvendelse for varebiler, uanset om en virksomhed har både lastbiler og varebiler, mens den høje sats for egenkapital finder anvendelse på lastbiler. Der har været stor tilslutning til denne tilgang blandt medlemsstaterne.

Enkelte medlemsstater har foreslået, at varebiler tillige skal være udstyret med takograf. Formandskabet støtter ikke forslaget. Kommissionen oplyser, at forslaget om takograf ikke var omfattet af konsekvensanalysen, hvorfor forslaget bør undersøges nærmere. Derudover mener Kommissionen, at erfaringer om brug af takograf i varebiler fra medlemsstater, der allerede i dag benytter disse, bør tages i betragtning inden endelig stillingtagen til spørgsmålet.

### Nationale særkrav

For at imødekomme mange medlemsstaters ønske om at kunne opretholde gældende nationale særkrav har formandskabet foreslået nye bestemmelser i hhv. etableringskravet og de finansielle krav, hvorefter medlemsstaterne må fastsætte nærmere konkretiserede krav til egne virksomheder udover de obligatoriske krav som fastsat i forordningen.



Flere medlemsstater har taget et generelt forbehold for forslaget om at fjerne artikel 3, stk. 2, der giver medlemsstater mulighed for at indføre yderligere betingelser for adgang til erhvervet.

### Etableringskrav

På tidligere arbejdsgruppemøder har der været skepsis overfor fortolkningen af de foreslåede krav om, at en virksomhed skal besidde aktiver og beskæftige personale i etableringsmedlemsstaten, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter, som mange medlemsstater mente, var uklare.

Formandskabet foreslår en yderligere præcisering og skærpelse af Kommissionens forslag. I litra a) tilføjes dokumenter, som indeholder oplysninger om køretøjernes og chaufførernes afsendelse. Endvidere foreslås en ny litra aa) om, at virksomheder skal registreres i medlemsstatens virksomhedsregister eller i et tilsvarende register, samt en ny litra ab) om, at virksomheder skal være underlagt det nationale skattesystem. I litra b) præciseres, at det køretøj, som en virksomhed skal have til rådighed, skal være registreret eller taget i brug samt godkendt til at blive brugt i overensstemmelse med lovgivningen i medlemsstaten. I litra d) præciseres, at virksomheder effektivt og vedvarende skal forvalte de transportaktiviteter, der udføres med de køretøjer, virksomheden har til rådighed, med passende teknisk udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat. Formandskabet foreslår endelig at ændre Kommissionens foreslåede litra e), hvorefter en virksomhed skal have køretøjer og chauffører til umiddelbar rådighed, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens transportaktiviteter.

Formandskabet foreslår at indsætte artikel 5, stk. 2, hvorefter medlemsstaterne kan stille følgende yderligere krav til virksomheder: a) krav om sikring af, at fagligt kvalificerede og administrative ansatte eller transportlederen er tilstede i erhvervslokalet under passende kontortider, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter, b) krav om, at virksomheden skal have "operationel infrastruktur" på medlemsstatens område, herunder et kontor, som har åbent i bestemte tidsrum, der står i rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter, c) krav om, at virksomheden skal have adgang til parkeringspladser, der står i rimeligt forhold til størrelsen på virksomhedens flåde af køretøjer samt d) krav om, at virksomhedens kommercielle og logistiske aktiviteter organiseres effektivt og vedvarende fra medlemsstatens område.

### Finansielle krav

Formandskabet foreslår, at der bør være ligebehandling af varebiler. Derfor bør operatører med blandede flåder også demonstrere en egenkapital på 1.800 EUR for første og 900 EUR for ethvert yderligere køretøj under 3.500 kg. og en egenkapital på mindst 9.000 EUR for første og 5.000 EUR for ethvert ekstra køretøj af typen over 3.500 kg.



Med formandskabets seneste ændring, hvor kapitalkravet er ændret, gælder, at virksomheder der både råder over last- og varebiler, bliver beregnet ud fra antallet af køretøjstype virksomhederne faktisk råder over. Der er flertal blandt medlemsstaterne for dette forslag.

### Cabotage

Formandskabet har foreslået en mulighed for at introducere enten en karenperiode eller et loft over antallet af dage, der må udføres cabotagekørsel i en medlemsstat inden for en måned.

Der er ikke direkte modstand mod forslaget om en karenperiode. Der er blandt medlemsstaterne fremsat forslag til længden af karenperioden på mellem 5 til 28 dage.

Med hensyn til, hvorvidt perioden på fem dages ubegrænset cabotagekørsel er passende, er det uklart, hvor mange medlemsstater, der faktisk støtter dette forslag. Dette skyldes, at antallet af dage bliver koblet op på dels længden af karenperioden og dels det forhold, at medlemsstaterne ønsker klarhed over det færdige indhold i udstationeringsdirektivet, før der tages endelig stilling til ændringsforslaget vedrørende cabotage. Der tegner sig dog et billede af, at Kommissionens oprindelige forslag på fem dages ubegrænset cabotagekørsel formentlig ikke har flertal.

Overordnet er der konvergens mod enighed om, at den endelige udformning af forslaget, hverken skal være for restriktiv eller åbne op for yderligere liberalisering.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne på vejtransportområdet med det overordnede mål at sikre klare og enkle regler for arbejdstagere og arbejdsgivere. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionens initiativer



på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om  
vejpakken den 24. maj 2017.

Side 36/166

| Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 7. juli 2017.



## Dagsordenspunkt 2: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)

KOM (2017) 282

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

### 1. Resumé

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad vej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.*

*Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.*

*Med forslaget gives alle virksomheder i EU mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU til både international trafik mellem medlemsstaterne, national kørsel og cabotagekørsel. Virksomhederne får således mulighed for at anvende udlejningskøretøjer indregistreret i et andet medlemsland end det medlemsland, hvor virksomheden er etableret.*

*Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af det lejede køretøj, hvis køretøjet er indregistreret i et andet EU land end det, hvor virksomheden er etableret. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår.*

*Forslaget indebærer endvidere, at medlemsstatens mulighed for at begrænse **egne** virksomheder brug af udlejningskøretøjer, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, udgår.*

*Danmark er generelt skeptisk over for Kommissionens forslag til ændring af udlejningsdirektivet.*

*Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af køretøjer.*

*Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.*



## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt ”Kommissionen”) har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

## 3. Formål og indhold

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked. Den hidtidige regulering omfatter, at der i trafik mellem medlemsstaterne kan anvendes køretøjer, der er lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område. Denne tilladelse er blevet givet under en række forudsætninger, f.eks. at udlejningskøretøjet er indregistreret i samme medlemsstat, som virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU og derigennem sikre virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for godskørsel på vejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Eftersom at udlejningskøretøjer normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenede, reducerer forslaget desuden de negative miljømæssige påvirkninger fra transporten.

Der er gennemført en evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016. Disse undersøgelser og høringer viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport i visse markedssegmenter og under visse betingelser, fx på



betingelse af, at det lejede køretøj er indregistreret i det land, hvor virksomheden er etableret.

Side 39/166

**Kommissionen foreslår på denne baggrund at give alle virksomheder i EU mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU.**

Forslaget indebærer, at anvendelsesområdet udvides fra alene at gælde for international trafik mellem medlemsstaterne til også at finde anvendelse for national kørsel og cabotagekørsel.

Forslaget indebærer endvidere, at virksomheder får mulighed for at anvende udlejningskøretøjer, der er indregistreret i andre medlemslande.

Endvidere foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af et udlejningskøretøj, når køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, end den medlemsstat, hvor transportvirksomheden, som lejer køretøjet, er etableret. Det vil sige, at Danmark får ret til at begrænse udenlandske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med danske nummerplader i Danmark, samt danske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med udenlandske nummerplader i Danmark.

Denne begrænsning anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle forvriddinger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle med hensyn til beskatning af motorkøretøjer. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.

For at sikre ensartede regler uanset udlejningskøretøjernes størrelse foreslås medlemsstaternes hidtidige mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer **for egne** virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

I forbindelse med ændringsdirektivet bemærkes det, at Kommissionen som en del af vejpakken foreslår, at der i forordning nr. 1071/2009/EF (adgang til vejtransporterhvervet) vedtages en regel om, at medlemsstaterne er forpligtet til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed i deres respektive nationale elektroniske registre. Denne



regel kan være til stor hjælp for kontrollen med efterlevelsen af enhver tidsmæssig begrænsning for brug af udlejningskøretøjer.

Side 40/166

#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke. Forslaget er henvist til Transport og Turismeudvalget (TRAN). **Cláudia Monteiro De Aguiar fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er udpeget som rapporteur på forslaget.**

#### 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

#### 6. Gældende dansk ret

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det erhvervstransportretlige og skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. **Det vurderes endvidere, at de gældende danske regler på det erhvervstransportretlige område er i overensstemmelse med det nuværende direktiv. I praksis efterleves reglerne i direktivet, selvom reglerne ikke er implementeret i lovgivningen (reglerne om at kræve den fornødne dokumentation i form af lejekontrakt mv.). De fornødne foranstaltninger til at implementere direktivets regler igangsættes.**

#### 7. Konsekvenser

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Uanset, om forslaget vedtages eller ej, kræves det, at udlejningsdirektivet implementeres i dansk ret. Endvidere vil der være behov for ændring af





lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel,  
bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel og  
bekendtgørelse nr. 1315 af 9. december 2014 om registrering af køretøjer.

Side 41/166

## Økonomiske konsekvenser

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det forventes, at forslaget vil medføre et reduceret provenu i Danmark fra registreringsafgift og løbende afgifter (vægt- og udligningsafgift) af motorkøretøjer samt fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "udflager" køretøjer), uden at foretage omregistrering af køretøjerne til danske nummerplader.

For mindre lastbiler med totalvægt fra 4 til 12 ton betales løbende vægt- og udligningsafgift. For disse biler kan afgiften reduceres ved udflagning af bilerne til lande, der har lavere løbende afgifter.

For de større lastbiler med totalvægt på 12 ton og derover betales såvel vægtafgift som afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet i Eurovignettelandene (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige). For disse biler betales vægtafgiften efter satser, der svarer til de minimale satser ifølge Eurovignetdirektivet (1999/62/EF). For så vidt angår vægtafgiften, er der således ikke umiddelbart afgiftsincitament til at udflage større lastbiler. Der kan imidlertid være incitament til at udflage køretøjer, der alene anvendes til eksportkørsel uden for kredsen af Eurovignettelande. Herved kan vognmændene slippe for vejbenyttelsesafgiften, der for danske køretøjer betales én gang årligt sammen med vægtafgiften. Hvis der lejlighedsvist er behov for at anvende udenlandsk registrerede biler på det danske afgiftspligtige vejnet, kan der købes dags-, uge- eller månedsvignetter.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringspligtige motorkøretøjer, idet dog lastbiler godkendt til godskørsel for fremmed regning er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringsafgiften ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.

Provenuet for vægtafgift for lastbiler udgør ca. 85 mio. kr. årligt, hvoraf 30-35 mio. kr. hidrører fra lastbiler under 12 ton. Fra vejbenyttelsesafgiften er der desuden et provenu på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. årligt fra danske lastbiler. Hvis det antages, at alle lastbiler op til 12 ton udflages samt, at der udflages et antal større lastbiler svarende til 5 pct. af provenuet fra vægtafgift og vejbenyttelsesafgift for disse biler, vil provenutabet fra vægt- og udligningsafgiften samt fra vejbenyttelsesafgiften potentielt udgøre i



størrelsesordenen 50 mio. kr. Hertil kommer et yderligere provenutab fra motoransvarsforsikringsafgiften på lastbiler, der kører gods for egen regning. Det er under alle omstændigheder vanskeligt at forudsæ omfanget af udflagning, og provenutabet kan derfor vise sig at blive enten mindre eller større end de anførte 50 mio. kr.

Forslaget omfatter umiddelbart alle typer af biler til godstransport, og der er ikke herudover en eksplicit afgrænsning af biltyperne omfattet af reguleringen. Hvis varebiler er omfattet af den foreslåede mulighed for at anvende udlejningsbiler fra andre medlemsstater, vil der kunne blive tale om et betydeligt tab af provenu. Varebilerne betaler såvel registreringsafgift som løbende ejer-, vægt- og udligningsafgift og motoransvarsforsikringsafgift. Desuden betales tillæg ved hel eller delvis privat benyttelse af bilen. Der er i dag indregistreret knap 400.000 varebiler ud af den samlede bestand af biler på ca. 2,5 mio. køretøjer. Varebilerne spænder vidt fra små biler, der i visse tilfælde udelukkende anvendes til privat persontransport og til større kassebiler, der typisk anvendes til godstransport og i håndværksfagene. For alle disse biltyper og anvendelser vil der være incitament til at udflage bilerne med henblik på at spare registreringsafgift og løbende afgifter i Danmark. Muligheden for udflagning vil desuden skabe yderligere incitament til at anvende varebiler fremfor personbiler til privat persontransport.

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder "flager ind" i Danmark). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle ift. andre EU-lande. Derfor forventes som nævnt samlet set et reduceret provenu som følge af forslaget.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af øget provenu fra selskabsbeskatningen. Hvis produktivitetsgevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må provenugevinsten herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivitetsgevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster. Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Det vurderes, at forslaget kan medføre mindre administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen grundet tilsyn med, at transportvirksomheder med tilladelser til godskørsel for fremmed regning overholder tidsbegrænsningen ved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat



end Danmark. Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre øgede håndhævelsesomkostninger for politiet.

Det skyldes, at der skal bruges mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og at selve kontrollen også må formodes at ville tage længere tid. Politiet vil fx skulle kontrollere overholdelsen af tidsbegrænsningen, herunder kontrollen af de påkrævede dokumenter (lejekontrakt og evt. ansættelseskontrakt eller lønseddel) samt kontrollen med cabotagekørsel udført med dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder (se afsnit nedenfor om kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer).

På det foreliggende grundlag estimerer Rigspolitiet, at forslaget vil medføre en øget årlig udgift i politiet på ca. 10 mio. kr., svarende til ca. 15 årsværk. Dertil kan forslaget medføre øgede omkostninger i anklagemyndigheden. Det bemærkes for begge myndigheder, at udgifterne kan variere afhængig af det øgede antal kontrollerede køretøjer.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget forventes dog ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder, **der benytter muligheden for at anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen** i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Kommissionen vurderer, at forslaget bør medføre en besparelse i driftsomkostningerne på omkring 2 pct. for de virksomheder, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer. Det bemærkes hertil, at ca. 75 pct. af lastbilerne, som anvendes af danske transportvirksomheder, allerede i dag er leasede.

Særligt transportvirksomheder, som udfører godskørsel med varebiler og lastbiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4.000 kg, vurderes at kunne opnå omkostningsbesparelser. Det skyldes, at disse køretøjer er undergivet registreringsafgifter i Danmark. Virksomhederne vil således ved brug af udlejningskøretøjer fra udlandet, udover en eventuel besparelse i form af lavere udgifter til leasing, endvidere kunne opnå en skattemæssig fordel ved lavere eller ingen registreringsafgifter i udlandet.



Anvendelse af udlejningskøretøjer kan derudover øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet ved midlertidige eller sæsonbestemte transportopgaver, som kræver motorkøretøjer i en kort periode. Det kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne.

Endvidere kan forslaget medføre administrative omkostningsbesparelser for transportvirksomhederne ved anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat i mindst op til fire måneder som følge af, at der ikke skal ske afmelding og omregistrering af udlejningskøretøjet.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedsgrundlag. Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på grund af afgiftsforskelle ift. andre EU-lande.

Desuden kan forslaget medføre et større konkurrencemæssigt pres for de danske udlejningsvirksomheder, hvis danske transportvirksomheder i stedet lejer køretøjer fra udenlandske udlejningsvirksomheder, hvilket kan have en negativ effekt for den danske udlejningsbranche.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

##### *Kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer*

Det vurderes, at muligheden for at leje et køretøj i en anden medlemsstat vil have konsekvenser for kontrollen i Danmark med både *i)* dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder, og *ii)* udenlandsk indregistrerede køretøjer lejet af danske virksomheder. Det gælder særligt politiets kontrol med cabotagekørsel.

Forslaget indebærer, at politiet skal bruge mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og derudover vil selve kontrollen også tage længere tid.

Politiet vil ikke på baggrund af nummerpladerne kunne tyde, om kørslen i Danmark foretages af en dansk eller udenlandsk virksomhed, hvilket kan gøre deres kontrol mere besværlig.

Politiets udfordringer bliver, at vognmandsvirksomheder fra andre medlemsstater kan leje køretøjer i Danmark og dermed ville kunne udføre cabotagekørsel i Danmark med køretøjer med danske nummerplader, hvilket gør cabotagekørsel vanskeligere at spotte.

Samtidig vil danske vognmandsvirksomheder, der kører i Danmark med køretøjer på udenlandske nummerplader lejet i en anden EU-medlemsstat,



kunne opleve at blive stoppet i politiets cabotagekontrol, men hvor der ikke vil være tale om cabotagekørsel.

Side 45/166

### *Miljø*

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet **lavere emissioner pga.** højere brændstofeffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenende.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 16. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

### DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:

For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føreren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbilen, fx et havari af den lastbil, som erstattes.

Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.

Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomhedens navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.



DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvise til den indledende betragtning nr. 5:

Side 46/166

*”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for billeje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”*

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkassevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved forbedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

#### ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

#### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter forslagets overordnede mål om mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendig i forbindelse med sæsonudsving, ved ekstra opgaver eller i forbindelse med havari eller defekter på egne køretøjer.

ITD er også positive over for fjernelse af begrænsninger omkring anvendelsen af udlejningskøretøjer i forbindelse med firmakørsel og anden kørsel for egen regning.

ITD lægger særligt vægt på, at det ved anvendelse af lejede køretøjer til godstransport for fremmed regning forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheden er etableret.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog hvis ønsket.

Dansk Industri



DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.

DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positive over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

### Dansk Erhverv

Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.

I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE, NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

Forslaget er blevet gennemgået i rådsarbejdsgruppen for landtransport, og medlemslandene har fremlagt deres umiddelbare holdning. På dette tidligere stadie af forhandlingerne har de fleste medlemslande stadig undersøgelsesforbehold overfor forslaget. Generelt tegner der sig et billede af,



at der er uenighed blandt medlemslandene om åbningen af markedet for udlejningskøretøjer, idet flere lande er skeptiske over for de provenumæssige konsekvenser, forslaget vil medføre.

Formandskabet har stillet sit første kompromisforslag. Det går bl.a. ud på at slette Kommissionens forslag om at tilføje en ny bestemmelse, der gør det mulig for medlemsstaterne at tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet *ikke* er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

Der er relativ stor skepsis fra nogle medlemslande omkring at slette kommissionens forslag. De argumenterer for, at der dermed åbnes op for en (ubegrænset) mulighed for, at udenlandske transportvirksomheder bruger udlejningskøretøjer i det medlemsland, hvor køretøjet er indregistreret, hvilket besværliggør cabotagekontrollen med disse køretøjer.

For at imødekomme bekymringen for udflagning af køretøjer foreslår formandskabet at reducere den tilladte minimumsperiode fra fire måneder til tre måneder i et kalenderår. Denne begrænsning gælder imidlertid kun medlemsstatens mulighed for at begrænse *nationale* virksomheders brug af udlejningskøretøjer. Forslaget gælder således ikke *udenlandske* virksomheders kørsel i for eksempel Danmark på *danske* nummerplader.

På baggrund af bekymringen om mistede skatteindtægter er der relativ stor skepsis fra en række medlemsstater vedrørende længden af perioden, som brug af udlejningskøretøjer som minimum skal tillades. Flere medlemsstater har givet udtryk for, at perioden bør være blot én eller to måneder.

Formandskabet foreslår desuden at tillade medlemsstaterne at begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde. Begrænsningen skal gælde inden for et kalenderår og for køretøjer, som transportvirksomheder må leje fra andre medlemslande. Hvis en virksomheds flåde af køretøjer er mindre end fire, skal virksomheden have ret til at bruge et enkelt udlejningskøretøj.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslagets intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men er skeptisk over for forslagets indhold grundet muligt tab af provenu og vanskeligere håndhævelse af cabotagekørsel.

Regeringen vil derfor i forhandlingerne arbejde for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som det er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter.

For at begrænse statens provenutab vil det blandt andet være af væsentlig betydning at begrænse incitamenterne til løbende anvendelse af korte leje- eller





leasingkontrakter for udenlandske godskøretøjer til erstatning for dansk indregistrerede godskøretøjer, samt at sikre en afgrænsning af forslaget's anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.

#### **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017, som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



**Dagsordenspunkt 3: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (forslag om udstationering og håndhævelse af sociale betingelser)**

KOM (2017) 278

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

## **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene ('kontroldirektivet') og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.*

*Det overordnede formål med forslaget er at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side samt at sikre fair konkurrence mellem operatørerne, forbedre sikkerheden på de europæiske veje og gøre den grænseoverskridende håndhævelse mere effektiv og konsekvent.*

*Med forslaget udvides anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.*

*Desuden lægges der med forslaget op til sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF ('udstationeringsdirektivet') og direktiv 2014/67/EU (direktiv om håndhævelse af udstationeringsdirektivet). Heri præciseres det, at førere i vejtransportsektoren, der udfører international transport, betragtes som udstationeret for hele udstationeringsperioden og dermed underlagt værtsmedlemslandets regler for mindsteløn og betalt ferie, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i en kalendermåned. Tærsklen finder ikke anvendelse på cabotagekørsel. Derfor gælder værtsmedlemsstatens mindsteløn mv. for cabotagekørsel, uanset hvor hyppigt og hvor længe en fører er om transporterne.*



*Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser. Der vil være øgede administrative opgaver for både myndigheder og erhverv ved forslaget, men også positive konsekvenser i form af en harmoniseret tilgang på EU-plan.*

*Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor Kommissionens forslag.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen (herefter benævnt ”Kommissionen”) har ved Kom-nr. 278 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF<sup>1</sup> for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF<sup>2</sup> og direktiv 2014/67/EU<sup>3</sup> om udstationering af førere i vejtransportsektoren.

Direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) fastlægger minimumsbetingelserne for medlemsstaternes kontrol med køre- og hviletidsforordningen (forordning nr. 561/2006) og takografforordningen (forordning nr. 165/2014).

Kontrol efter kontroldirektivet er i Danmark delt mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Det fremgår af bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med senere ændringer § 1, stk. 2 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen), at politiet udfører vejsidekontrol, mens Færdselsstyrelsen udfører virksomhedskontrol. I vejsidekontrollen er det den standsede lastbil samt fører(e), der kontrolleres, mens det i virksomhedskontrollen er virksomheden, der kontrolleres, og dermed alle de til virksomheden tilknyttede lastbiler og førere.

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af EU’s vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted (vejpakken).

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 8. juni 2017.

Forslaget vedrørende direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) er fremsat under henvisning til Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 91, stk. 1.

Direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU er baseret på artikel 53, stk. 1, i TEUF. Eftersom de regler, der foreslås her, udelukkende angår situationer, der er specifikke for transporttjenester, bør artikel 91, stk. 1, i TEUF dog anvendes.

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2014/67 af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (»IMI-forordningen«).



Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Side 52/166

### **3. Formål og indhold**

I en evaluering af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet og deres håndhævelse, der blev udført i 2015-2017 som del af programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), blev det konkluderet, at de eksisterende regler ikke er et effektivt middel til håndtering af risikoen for forringelse af arbejdsvilkårene og for konkurrenceforvridninger. Dette skyldes mangler i den retlige ramme. Visse regler er uklare, uhensigtsmæssige og vanskelige at gennemføre eller håndhæve, hvilket resulterer i, at medlemsstaterne gennemfører de fælles regler på forskellig vis, ligesom det skaber risiko for fragmentering af det indre marked.

Analysen af de problemer, der er i praksis, viser navnlig, at forskellene i fortolkning og anvendelse af direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU på vejtransportsektoren skal løses hurtigst muligt. I konsekvensanalysen til forslaget konkluderes det, at bestemmelserne om udstationering og de administrative krav ikke passer til førere inden for international vejtransport, hvis arbejde er kendetegnet ved høj mobilitet.

Ifølge Kommissionen er det overordnede formål med forslaget at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side samt at sikre fair konkurrence mellem operatørerne, forbedre sikkerheden på de europæiske veje og gøre den grænseoverskridende håndhævelse mere effektiv og konsekvent.

Det første hovedelement i forslaget er, at der lægges op til at udvide anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF<sup>4</sup> til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Det andet hovedelement i forslaget er, at der lægges op til sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, som har forrang frem for visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU. Heri præciseres det, at førere i vejtransportsektoren, der udfører international transport, betragtes som udstationeret for hele udstationeringsperioden og dermed underlagt værtsmedlemslandets regler for mindsteløn og betalt ferie, når udstationeringsperioden er længere end 3 dage i

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.



en kalendermåned. Tærsklen finder ikke anvendelse på cabotagekørsel. Derfor gælder værtsmedlemsstatens mindsteløn mv. for cabotagekørsel fra første dag.

Side 53/166

Forslaget indeholder en forklaring af metoden til beregning af udstationeringsperioder, ligesom der fastsættes særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger for kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport.

I det følgende gennemgås Kommissionens ændringsforslag nærmere:

Direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet):

*Kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne som fastsat i direktiv 2002/15/EF*

Kommissionen foreslår at udvide de gældende håndhævelseskrav i direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet) til at omfatte kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne (direktiv 2002/15/EF).

Kommissionen anfører, at minimumsantallet af kontroller også omfatter kontrol med overholdelsen af direktiv 2002/15/EF, ligesom de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender til Kommissionen som resultat af kontrol på vejene og hos virksomhederne, ligeledes skal omfatte kontrol af overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne (direktiv 2002/15/EF).

Endeligt anfører Kommissionen, at grove overtrædelser konstateret ved vejkontrollen, som giver anledning til kontrol hos vejtransportvirksomhederne, også skal omfatte overtrædelser af direktiv 2002/15/EF.

Som en konsekvens af udvidelsen af de gældende håndhævelseskrav foreslår Kommissionen, at direktivets bilag om vejkontrol og kontrol hos virksomhederne udvides, så vejkontrollen også omfatter kontrol af overholdelsen af begrænsningerne af den højst tilladte ugentlige arbejdstid, ligesom kontrollen hos virksomhederne også omfatter kontrol af bestemmelserne om ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, alt sammen fastsat i direktiv 2002/15/EF.

*Forbindelserne inden for Fællesskabet*

Kommissionen anfører, at der indsættes en ny bestemmelse for at kræve, at udpegede nationale myndigheder udveksler oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv og af direktiv 2002/15/EF.

*Udveksling af oplysninger*



Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, hvad angår gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransportsektoren, har vist sig at være utilstrækkeligt. Dette gør den grænseoverskridende håndhævelse mere vanskelig, ineffektiv og inkonsekvent. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en ramme for effektiv kommunikation og gensidig bistand, herunder udveksling af data om overtrædelser og oplysninger om bedste praksis inden for håndhævelse.

Ifølge bemærkningerne ændres bestemmelsen for at udvide det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem medlemsstaterne.

Af forslaget fremgår det i øvrigt, at den i dag "særlige anmodning" fra en medlemsstat fremover skal være en "begrundet anmodning". Anmodningen kan f.eks. vedrøre oplysninger om overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne begået af personer, der er bosat eller har hjemsted i en anden medlemsstat, og de sanktioner, overtrædelserne har givet anledning til. Endvidere fastsættes der frister, inden for hvilke en national myndighed skal svare på andre medlemsstaters anmodninger om oplysninger, som en national myndighed har mulighed for at kræve yderligere underbygning af en anmodning m.v.

### Risikoklassificeringssystem

Som en konsekvens af udvidelsen af de gældende håndhævelseskrav foreslår Kommissionen, at det gældende risikoklassificeringssystem også skal omfatte nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF.

Kommissionen anfører endvidere, at det er ønskeligt at udvikle funktionerne og anvendelsen af de eksisterende nationale risikoklassificeringssystemer for at forbedre effektiviteten og konsekvensen af håndhævelsen.

Desuden anfører Kommissionen, at adgang til data indeholdt i risikoklassificeringssystemerne vil muliggøre mere målrettet kontrol af de operatører, der ikke overholder reglerne, og en ensartet formel for risikoklassificering af transportvirksomhederne vil bidrage til en mere fair behandling af operatørerne i forbindelse med kontrol.

Kommissionen foreslår derfor, at der ved hjælp af gennemførelsesretsakter kan fastlægges en fælles formel til beregning af risikoklassificering af virksomheder, hvor der tages højde for overtrædelsernes antal, alvor og hyppighed såvel som for resultaterne af kontrollerne, hvis der ikke er påvist en overtrædelse, og for hvorvidt en vejtransportvirksomhed har anvendt en "intelligent takograf" i alle sine køretøjer.

Endvidere foreslår Kommissionen, at alle kompetente kontrolmyndigheder i den pågældende medlemsstat - for at lette målrettet kontrol på vejene - skal have adgang til data i det nationale risikoklassificeringssystem på tidspunktet for



kontrollen. Ligeledes forslås det, at medlemsstaterne stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed for andre medlemsstater efter anmodning.

### Gennemførelsesretsakt om bedste praksis

Kommissionen foreslår, at Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter kan fastlægge en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med andet arbejde og perioder på mindst én uge, hvor føreren er væk fra sit køretøj.

Den foreslåede bestemmelse erstatter den nuværende bestemmelse om elektronisk formular, der bl.a. kan anvendes, hvis føreren har været fraværende f.eks. på grund af sygdom eller ferie.

### Særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU)

For at sikre en mere effektiv og hensigtsmæssig anvendelse og håndhævelse af udstationeringsreglerne indenfor vejtransportsektoren foreslår Kommissionen en række sektorspecifikke regler på området, som afspejler "arbejdets karakteristika" i form af en høj mobil arbejdsstyrke.

Forslaget om en sektorspecifik regulering skal også ses i lyset af, at reglerne kan være vanskelige at håndhæve i praksis, og at medlemslandene har forskellig praksis på området.

Konkret foreslås følgende for international transport som defineret i forordningerne om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og buskørsel (hhv. forordning nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009):

- Hvis udstationeringsperioden er kortere end eller lig med 3 dage i løbet af en kalendermåned undtages området fra værtslandets regler om mindste antal betalte feriedage og mindsteløn.
- Hvis udstationeringsperioden er længere end 3 dage, finder værtslandets regler om mindste antal betalte feriedage og mindsteløn anvendelse fra første dag af udstationeringen.

Kommissionen foreslår derudover bl.a. følgende i forbindelse med, hvordan udstationeringsperioden skal opgøres:

- En arbejdsperiode på under 6 timer i værtslandet tæller som en 1/2 dag.
- En arbejdsperiode på over 6 timer i værtslandet tæller som 1 dag.



- Pauser, hviletid og rådighedstimer i værtslandet tæller med i opgørelsen.

Side 56/166

Med hensyn til kontrol og håndhævelse af udstationeringsreglerne på vejtransportområdet foreslår Kommissionen, at der gøres udtømmende op med de administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene kan stille.

Konkret foreslås det, at der ved udstationering inden for alle former for vejtransport (godskørsel, personbefordring, international transport og cabotagekørsel) kan stilles følgende krav:

- En forpligtelse for vejtransportoperatører, der er etableret i en anden medlemsstat, til at udarbejde en udstationeringserklæring (anmeldelsespligt i elektronisk form) senest samtidig med, at udstationeringen begynder, der indeholder oplysning om:
  - Navn/identitet på operatør.
  - Kontaktoplysninger på transportlederen eller anden relevant kontaktperson i hjemlandet, som myndigheden i værtslandet kan rette henvendelse til, og som kan sende og modtage dokumenter og meddelelser.
  - Det forventede antal udstationerede chauffører og identiteten på chaufførerne.
  - Udstationeringens forventede varighed og planlagte start- og slutdato.
  - Oplysning om nummerplader på anvendte køretøjer.
  - Angivelse af transporttjeneste (dvs. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport, cabotagekørsel).
- En forpligtelse for chaufføren til i forbindelse med kontrol på vejene at kunne fremvise eller fremskaffe:
  - Relevante transportdokumenter, som omhandlet i forordning (EF) nr. 1072/2009.
  - Data fra takografen og landekoder på de medlemslande, som føreren har opholdt sig i ved de internationale transporter eller cabotagekørsel.
  - Kopi af ansættelseskontrakter.





- Kopi af de seneste to måneders lønsedler omhandlet i diverse dokumenter, takografoplysninger mv.

Side 57/166

Det foreslås samtidig, at en udstationeringserklæring maksimalt kan dække en periode på 6 måneder.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme (TRAN). Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF, artikel 91, stk. 1.

Kommissionen anfører, at manglerne i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis, herunder bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne.

#### **6. Gældende dansk ret**

Vedrørende ændring af direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet):

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, hvori det bestemmes, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, ligesom der i loven gives hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen), hvor bl.a. de nationale undtagelsesbestemmelser er implementeret, ligesom der er fastsat regler for anvendelse af takografer og opbevaring af oplysninger fra kontrolmyndigheder. I bekendtgørelsen reguleres det endvidere hvilke overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og



takografforordningen, der kan sanktioneres samt strafferammen for sanktioneringen.

Side 58/166

Politiets tungvognscentre foretager i dag vejkontrol af tunge køretøjer. Der føres bl.a. kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, reglerne for køretøjers indretning og udstyr, tilladelsesforhold (herunder gods- og bustilladelser) og kontrol af relevante transportdokumenter, herunder fællesskabstilladelse, førerattest, fragtbrev, chaufførbevis mv. Derudover foretages der kontrol af kvitteringen for anmeldelse af kombinerede transporter til RUT-registeret.

Tungvognscentrene og politikredsene er i forbindelse med kontrollen opmærksomme på forhold, som kan være relevante at videregive oplysning om til andre særmyndigheder, f.eks. SKAT. Det kan f.eks. være oplysninger om løn- og ansættelsesforhold eller andre observationer, som politiet gør sig i forbindelse med vejkontrollen, og som særmyndighederne herefter kan anvende til brug for en nærmere kontrol. Politiet foretager i dag ikke kontrol af reglerne om mobile arbejdstageres arbejdstider som led i vejkontrollen. Der videregives heller ikke oplysninger herom til andre myndigheder.

For så vidt angår lønmodtagere, er direktiv 2002/15/EF implementeret i dansk ret ved lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Det fremgår af denne lovs § 1, stk. 2 og 3, at hovedparten af lovens bestemmelser ikke finder anvendelse, hvis de pågældende lønmodtagere er sikret de relevante direktivmæssige rettigheder via en kollektiv overenskomst. **Lovens bestemmelser gælder således fuldt ud, hvis arbejdsgiveren ikke har indgået en overenskomst.**

Disse direktivmæssige rettigheder angår følgende:

- Maksimal ugentlig arbejdstid (lovens § 3, stk. 1 og 2).
- Pauser (lovens § 4).
- Hviletid (§ 5).
- Maksimal arbejdstid ved natarbejde (§ 6).

Lovens § 3, stk. 3 og 4, vedrører registrering af arbejdstid og opbevaring af oplysninger herom. Disse bestemmelser har primært et trafikikkerhedsmæssigt sigte og finder under alle omstændigheder anvendelse. Det fremgår af § 8, at overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde.

Med hensyn til sanktioner i øvrigt fremgår det af lovens § 7, at lønmodtagere, hvis rettigheder efter loven er blevet krænket, kan tilkendes en godtgørelse. Det



er således lønmodtageren selv, eventuelt med bistand fra dennes fagforening, der står for at håndhæve lovens bestemmelser (bortset fra § 3, stk. 3 og 4). Med hensyn til håndhævelse af lønmodtagernes rettigheder ved overenskomstimplementering er det udgangspunktet, at dette foregår på sædvanlig vis gennem det fagretlige system, hvor den primære sanktion er bod.

**Det er således ikke op til myndighederne at håndhæve reglerne i dag, bortset fra lovens § 3, stk. 3 og 4. De øvrige bestemmelser håndhæves i dag af lønmodtageren selv samt – hvis der er overenskomst – af overenskomstens parter.**

Vedrørende særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (udstationering)

Det gældende udstationeringsdirektiv (96/71/EF) og håndhævelsesdirektiv (2014/67/EU) er gennemført i dansk ret ved lov om udstationering af lønmodtagere.

Eftersom Danmark har valgt ikke at have lovgivning om mindsteløn eller almengjorte overenskomster, er udstationeringsdirektivets bestemmelse om sikring af mindsteløn ikke gennemført i dansk ret. Direktivets bestemmelse om sikring af mindste antal betalte feriedage er omfattet af udstationeringsloven.

Udstationeringsloven indeholder regler om en anmeldelsespligt for udenlandske virksomheder, som udstationerer ansatte til at udføre og levere en tjenesteydelse i Danmark. Der skal således ske anmeldelse til Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT-registeret).

Reglerne om RUT-registeret svarer til art. 9 i håndhævelsesdirektivet, som fastlægger rammerne for, hvilke administrative krav og kontrolforanstaltninger medlemslandene kan indføre for at håndhæve udstationeringsreglerne.

De gældende regler om RUT-registeret finder i dag alene anvendelse i forbindelse med udstationering ved udførelse af kombineret transport, men ikke ved de øvrige vejtransportformer.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

#### *Vedrørende ændring direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet)*

Da der er tale om en ændring af et direktiv, kan der være behov for implementering af eventuelle ændringer både i færdselsloven og bekendtgørelser, f.eks. i forbindelse med samkøring af oplysninger ved risikoklassificering og deling af oplysninger mellem medlemsstater m.v.

Hvis kontroldirektivet ændres som foreslået af Kommissionen, vil kontrol og håndhævelse af bestemmelserne i lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for



mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren fremover være en myndighedsopgave, hvor dette kun er tilfældet for lovens § 3, stk. 3 og 4 i dag.

Side 60/166

Lovens bestemmelser om håndhævelse og sanktionering vil skulle ændres, og det vil heller ikke fremover være muligt at overenskomstimplementere direktivets bestemmelser. **Overenskomstimplementering forudsætter mulighed for håndhævelse i det fagretlige system.**

Der vil blive foretaget en nærmere vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser af at gøre visse kontrol- og håndhævelsesopgaver til en myndighedsopgave.

#### *Vedrørende særlige regler for førere i forbindelse med udstationering og håndhævelse af reglerne (udstationering)*

Hvis forslaget om specifikke regler for anvendelse af udstationeringsdirektivets regler om mindsteløn og antal feriedage ændres, vil det medføre justeringer af udstationeringslovens bestemmelser om sikring af mindste antal betalte feriedage for udstationerede chauffører.

Med hensyn til forslagets bestemmelse om kontrol og håndhævelse vil der være mulighed for, at Danmark indfører en specifik anmeldelsesordning for vejtransportområdet, som vil give myndighederne (primært politiet) bedre mulighed for at håndhæve og kontrollere reglerne.

Der vil blive foretaget en nærmere vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser af at indføre en evt. anmeldelsesordning.

#### Økonomiske konsekvenser

##### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det vurderes, at der vil være øgede administrative opgaver i forbindelse med etablering af et risikoklassificeringssystem, der lever op til Kommissionens gennemførelsesretsakt samt i forbindelse med udvidelsen af håndhævelseskravene til også at omfatte kontrol med direktiv 2002/15/EF i virksomhedskontrollen.

Forslaget om ændring af kontroldirektivet indebærer, at der som led i vejkontrollen skal ske en kontrol af den ugentlige arbejdstid som fastsat i arbejdstidsdirektivet. Som konsekvens heraf vil de indberetninger, medlemslandene hvert andet år sender til Kommissionen om resultatet af kontrollen på vejene, også skulle omfatte kontrol af overholdelse af arbejdstidsdirektivet.

Da kontrol af arbejdstid vil være en ny opgave for politiet, vil kontrol af arbejdstidsbestemmelserne medføre behov for tilgang og uddannelse af ressourcer. Rigs politiet vurderer derfor, at de årlige udgifter formentlig vil



beløbe sig til ca. 7-10 mio. kr., svarende til 5-10 årsværk. Udgiftsniveaet afhænger i vidt omfang af, hvordan forpligtelsen til kontrollen endeligt fastlægges i direktivet.

Det bemærkes i den forbindelse, at der på baggrund af kontroldirektivet årligt udføres kontrol af ca. 12.500 tunge køretøjer i vejkontrollen

Det bliver ligeledes en ny opgave for en statslig myndighed at kontrollere bestemmelserne om ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde i virksomhedskontrol. Et forsigtigt skøn for de øgede omkostninger til denne nye opgave er ca. 15 mio. kr. pr. år, men det afhænger i vidt omfang af, hvordan forpligtelsen til kontrollen endeligt fastlægges i direktivet.

Med hensyn til direktivets forslag om fastsættelse af særlige regler om udstationering af førere i vejtransportbranchen (direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EF) kan de nærmere konsekvenser ikke vurderes på det foreliggende grundlag. Direktivforslaget indeholder bl.a. et krav om, at førere, der udfører cabotagekørsel, skal sikres de samme ansættelses- og arbejdsvilkår, som der gælder i værtslandet. I det omfang udenlandske føreres ansættelses- og arbejdsvilkår fremover skal kontrolleres i forbindelse med vejkontrollen, vil det være en ny opgave for politiet, der vurderes at have væsentlige ressourcemæssige konsekvenser.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have konsekvenser for samfundsøkonomien.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget vil have negative administrative konsekvenser i form af øgede administrative byrder for erhvervslivet i det omfang, der stilles større administrative krav til transportvirksomheder, hvilket kan afhænge af den konkrete implementering.

Overordnet set vurderes det, at forslaget om udstationering af førere i vejtransportsektoren vil have både positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af en harmoniseret tilgang på EU-plan og negative erhvervsøkonomiske konsekvenser ved øget krav om dokumentation. De negative konsekvenser for erhvervslivet vurderes at være særligt udtalte for international transport, hvor transportvirksomheder opererer i op til flere medlemsstater ad gangen.

Det skal undersøges nærmere, hvilke administrative konsekvenser der vil være, når forslaget kommer til at blive udmøntet i dansk lov. Eksempelvis kan de forslag, som Kommissionen lægger frem, der skal gøre udtømmende op med de administrative krav og kontrolforanstaltninger, som medlemslandene kan stille til erhvervet, have karakter af administrative byrder.



## Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Side 62/166

Overordnet set vurderes forslaget at medføre positive virkninger for de sociale vilkår og arbejdsvilkårene for førerne, hvilket vil bidrage til at gøre jobbene mere attraktive i EU.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Danske Speditører, 3F, LO og Dansk Arbejdsgiverforening.

### DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger:

#### *Generelle bemærkninger*

Det er næppe sandsynligt, at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/710g 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol, og at der fastsættes mål for kontrol, men vi finder, at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

#### *Udstationeringsdirektivet*

Forslaget fra Kommissionen foreslår nye bestemmelser i udstationeringsdirektivet, der gælder for fører på virksomheder, der er omfattet af 1072/2009.

Det fremgår af begrundelsen for forslaget, at inden for vejtransportsektoren bidrager Unionens sociale bestemmelser til at opnå de politiske målsætninger om at forbedre førernes arbejdsvilkår, sikre fair konkurrence mellem transportvirksomhederne og øge trafiksikkerheden for alle trafikanter.



DTL hilser forslaget om specifikke regler for vejtransportsektoren velkommet, idet der er et stort behov for en noget større fokus på de sociale og konkurrencemæssige forhold inden for vejtransportsektoren i EU.

I den forbindelse skal det bemærkes, at lastbiler fra Østeuropa nu udgør 45% af de lastbiler, der passerer den dansk/tyske grænse, men andelen af danske lastbiler udgør 17%, jf. ITDs grænsetælling fra 1. kvartal 2017.

### *Cabotage*

DTL hilser det velkommet, at det nu præciseres udtrykkeligt, at der ingen tidsmæssig tærskel er for, hvornår at udstationeringsreglerne finder anvendelse i forbindelse med cabotage, eftersom hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat.

Det er helt i tråd med et svar<sup>1</sup> fra Kommissionen fra 7. december 2015, hvori det hedder, at ”udstationeringsdirektivet 96/71/EF(1) gælder for alle sektorer med undtagelse af virksomheder i handelsflåden, for så vidt angår besætningen. Direktivet finder derfor anvendelse på vejtransportsektoren, forudsat at virksomhederne falder ind under en af de situationer, der er nævnt i artikel 1, stk. 3, litra a), b) og c). For så vidt angår cabotagekørsel, har Parlamentet og Rådet gennem vedtagelsen af forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel(2) og forordning 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel(3) anerkendt, at sådanne kørsler er omfattet af udstationeringsdirektivet. Dette er afspejlet i betragtning 17 og 11.”

Dette samme gør sig gældende for kombineret transport inden for en medlemsstat, og vi finder derfor at det skal tilføjes i betragtning 12, at der heller ingen tidsmæssig tærskel er for kombineret transport, hvor hele transporten finder sted i en værtsmedlemsstat.

### *International transport*

Forslaget til nye regler gælder kun for chauffører, der er i international transport og i mere end 3 dage pr kalendermåned, jf. art. 2, stk. 2 og 3.

DTL finder, at tærsklen på 3 dage er passende. I den forbindelse finder vi, at det bør præciseres udtrykkeligt, at de 3 dage inden for en kalendermåned ikke behøver, at være en sammenhængende 3 dages periode, før at udstationeringsreglerne finder anvendelse. Udstationeringsreglerne finder anvendelse, såfremt man kører i samme værtsmedlemsstat i mere end 3 dage inden for en kalendermåned, så er chaufføren omfattet af værtsmedlemsstatens regler om mindsteløn og årligt betalt ferie.



I Danmark er der som bekendt ingen mindsteløn, men et krav i godskørselsloven om overenskomstmæssig løn. I forhandlingerne skal man derfor fra dansk side sikre, at den danske model respekteres, og at direktivets krav om mindsteløn fortolkes som overenskomstmæssig løn ved kørsel i Danmark.

I den forbindelse er det tvungende nødvendigt at regeringen tager initiativ til at få præciseret overenskomstkrauet i godskørselslovens § 6, stk. 3, således at Trafikstyrelsen administrative praksis fra før Højesterets dom af 4. februar 2015 lovfæstes i udtrykkeligt godskørselsloven.

#### *Særlige administrative krav og kontrolforanstaltninger*

Kommissionen foreslår også en opstramning af systemerne for kontrol af vognmandsvirksomhederne. Der skal være mere fokus på og bedre brug af ”risk-rating” systemer og der skal være mere fokus på at bruge ressourcer på at fange ”the bad guys” og give fordele til ”the good guys”. F.eks. vil Kommissionen gerne, at hvis man vælger frivilligt at få installeret den kommende nye digitale takograf, vil man få en bedre ”risk-rating” og skulle blive mindre kontrolleret.

I forbindelse med indførelse af et krav om myndighedskontrol af arbejdstid jf. Arbejdstidsdirektivet for Mobile Arbejdstagere bemærkes det, at kontrol af arbejdstid for så vidt angår ansatte varetages af Arbejdstilsynet og arbejdsmarkedsparter i Danmark. I modsætning hertil varetages kontrol af arbejdstiden for selvstændige vognmænd af Færdselsstyrelsen. Politiet har ansvar for Kontrolldirektivets DEL A om Vejkontrol, hvorimod Færdselsstyrelsen har ansvar for Kontrolldirektivets DEL B om Virksomhedskontrol.

Kontrol af maksimal arbejdstid i Vejkontrol vil efter DTLs opfattelse ikke være hensigtsmæssig, og bør alene ske hos virksomhederne i forbindelse med virksomhedskontrol. Udfordringen består i, at der kan være nationale aftaler, som er overenskomstbestemte, og som kan varierer fra land til land. I Danmark kan den maksimale ugentlige arbejdstid højst udgøre 60 timer, såfremt gennemsnitlige ugentlige arbejdstid højst er 48 timer fordelt over en 6 måneders periode, hvorimod udgangspunktet for referenceperioden i Arbejdstidsdirektivet for Mobile Arbejdstagere er 4 måneder. Referenceperioden for opgørelse af gennemsnitlig ugentlig arbejdstid kan således være forskellig i de respektive medlemsstater, hvorfor kontrol af arbejdstid i vejkontrol må anses for at være uhensigtsmæssig, da den i princippet kun vil kunne foretages for egne borgere og derved være i strid med Kontrolldirektivets grundlæggende principper om forskelsbehandling i mellem forskellige EU borgere.





Tillige kan det nævnes, at datagrundlaget for kontrol af køre- og hviletid i en vejkontrol er 28 dage i henhold til Takografforordningen. Der vil således ikke kunne opnås et tilstrækkeligt datagrundlag for kontrol af maksimal ugentlig arbejdstid uden at ændre kravet til medbringelse af data til vejkontrol, uden at det vil medføre en væsentlig administrativ byrde for førere og virksomhederne.

DTL ser i øvrigt helst, at køre- og hviletidsforordningen og Arbejdstidsdirektivet for mobile arbejdstagere sammenstemmes, eventuelt i en og samme lovgivning. Det giver meget lidt mening, at førere, som er omfattet af kørehviletidsregler sideløbende skal iagttage bestemte arbejdstidsbestemmelser, uden at takografen kan være behjælpelig med at overholde disse usynkroniserede regler.

Der stilles også skærpet krav til samarbejde mellem medlemslandene.

DTL finder, at det af kontrol- og håndhævelsesmæssige hensyn bør være et krav, at der er monteret en digital takograf i lastbilen, såfremt lastbilen benyttes til international transport, cabotage eller kombineret transport.

Enhver EU-intervention skal være afbalanceret og overveje de forskellige medlemsstaters lovgivning for at undgå situationer som:

- Den forskellige vurdering og vægtning af overtrædelser begået hjemme i forhold til dem, der er begået i udlandet, og hvilken indflydelse dette har på en eventuel fratagelse af godskørselstilladelsen.
- De forskelligheder i procedurer, der fører til en sådan fratagelse og eventuel generhvervelse.

I praksis betyder det, at vognmænd der får bøder på grundlag af chaufførernes adfærd (objektivt straffeansvar), skal behandles på lige fod med vognmænd fra andre medlemsstaterne, hvor denne praksis ikke finder anvendelse.

DTL bemærker de præciserede krav om oplysninger, der skal kunne produceres, jf. art 2, stk. 4.

Vi finder det afgørende, at disse oplysninger fastholdes i de videre forhandlinger, og hilser det velkommen, at man reelt introducerer et system for forudregistrering ved udstationering.

I forslaget til art. 8 finder DTL, at de foreslåede tidsfrister for samarbejde mellem de nationale myndigheder er for lange og skaber fortsat risiko og mulighed for at ende i en blindgyde uden reel kontrol af den mistænkte virksomhed. Dette kan medføre, at kontrol af de lovlige selskaber forbliver ukompliceret og nem, mens kontrollen af de virksomheder, der forsøger at snyde fortsat vil være så komplicerede, at de reelt ikke gennemføres.



Endeligt finder DTL, at forslaget til art 9 indebærer en reel risiko for, at virksomheder fra lande, hvor vognmanden straffes for chaufførens overtrædelse, vil blive ramt hårdere i et fælles risiko-rating system. Dette må undgås.

Vi støtter ambitionerne om at etablere fælles systemer med direkte adgang til information for myndighederne. Det bør overvejes at udvide brugen af denne form for registre ved f.eks. at give adgang for transportkøbere, så de direkte kan kontrollere, at den transportvirksomhed, de har fået tilbud fra, reelt er en sund virksomhed, der opfylder reglerne.

### ITD

Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

#### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter forslagets overordnede mål om at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, at forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

ITD er dog delvist uenig i Kommissionens forslag om, hvornår udstationeringsdirektivet skal finde anvendelse på transportbranchen.

ITD skelner mellem udstationering for international transport og national transport.

ITD er som udgangspunkt positiv over for en sektorspecifik model, som udelukkende finder anvendelse på al national transport, det vil sige cabotage samt kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård. Det at isolere udstationering til national transport, det vil sige cabotage og kombineret transport, vil samtidig sikre, at udstationeringen kan håndhæves.

ITD er derimod imod, at udstationeringsreglerne skal finde anvendelse på international transport. Præmissen for udstationering, som oprindeligt blev udarbejdet for byggesektoren der i længere perioder udstationerer, gælder derimod ikke ved international transport, hvor eksportchauffører på dags- og timebasis krydser landegrænser.

ITD er optagede af, at udstationeringen kan kontrolleres og håndhæves.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.



*Ad udstationering:*

ITD anerkender behovet for at regulere de sociale forhold inden for vejtransportbranchen, men konstaterer at udstationeringsdirektivet ikke er den rette løsning på international transport. ITD opfordrer til, at forslagene i mobilitetspakken ses i en sammenhæng, som samlet set skaber et bedre transportmarked.

Anvendelsen af udstationeringsdirektivet på international transport vil være en stor administrativ byrde for såvel myndigheder som virksomheder og vil være vanskelig at håndhæve.

*Ad håndhævelse:*

ITD støtter Kommissionens ønske om at styrke håndhævelsen i vejtransporten, hvilket vil involvere mere effektiv vejkontrol, forbedrede nationale risikovurderingssystemer, mere struktureret administrativt samarbejde mellem medlemslande og bedre informationsdeling mellem kontrolmyndighederne.

ITD kan tilslutte sig, at medlemslandenes regelmæssige kontrol af køre- og hviletid, takografer og arbejdstid hvert år skal omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere og virksomheder. Hvad angår tilføjelsen af kontrol af arbejdstid, kan der dog forekomme nogle særlige danske forhold, som man bør tage højde for.

ITD støtter ligeledes en mere effektiv kontrol gennemført hos virksomhederne, men ITD bemærker, at det er vigtigt at virksomhedskontrol ikke sker på uforholdsmæssig vis og at kontrollen tilrettelægges på en sådan måde, at den sikrer bedre udvælgelse af de virksomheder, der skal underkastes en mere dybdegående kontrol.

ITD er optaget af, at sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed kan blive og bliver kontrolleret. ITD ønsker procentsatsen for kontrol i direktiv 2006/22/EF løftet fra 3 procent til 5 procent.

*Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene:*

*Artikel 1:*

Ingen bemærkninger.

*Artikel 2, stk. 1, andet afsnit:*

ITD bakker op om, at medlemslandenes kontrol af en korrekt og konsekvent gennemførelse af de sociale bestemmelser også vil inkludere bestemmelser i arbejdstidsdirektivet. ITD gør dog opmærksom på, at kontrollen af arbejdstidsdirektivet i Danmark kan give anledning til visse udfordringer, da



det i Danmark er arbejdsmarkedets parter der kontrollerer overholdelsen af direktivet.

Side 68/166

*Artikel 2, stk. 3, første afsnit:*

Kontrolforpligtelsen for medlemslande er ikke ny, men Kommissionens forslag om kontrol af mindst 3 procent af arbejdsdagene for chauffører, som er omfattet af forordning 561/2006, forordning 165/2014 samt direktiv 2002/15, er ny og afspejler et ønske om harmonisering af mindstekontrollen på tværs af EU landene.

ITD er optaget af, at sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed kan blive og bliver kontrolleret. ITD foreslår, at hvert medlemsland tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 5 procent af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF, kontrolleres. ITD ønsker således procentsatsen for kontrol løftet fra 3 procent til 5 procent.

*Artikel 2, stk. 4:*

Ingen bemærkninger.

*Artikel 6, stk. 1:*

ITD støtter, at virksomhedskontrol foretages, hvis der ved vejkontrol er konstateret grove overtrædelser af forordning 561/2006, forordning 165/2014 eller direktiv 2002/15. ITD efterspørger dog mere klarhed om, hvad der ligger i kravet tidligere erfaringer og hvor lang tidsperioden strækker sig, når kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af sådanne tidligere erfaringer med forskellige transport- og virksomhedskategorier.

*Artikel 7, stk. 1 litra d):*

ITD støtter indførelsen af en forpligtelse til, at medlemslande skal udveksle oplysninger med hinanden med henblik på gennemførelse af direktiv 2006/22 og 2002/15.

*Artikel 8, stk. 1, litra b):*

ITD støtter en udvidelse det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem medlemslandene. Der skal nu være en begrundet anmodning for at udveksle data mellem medlemslandene, hvor der tidligere kun skulle udveksles data på baggrund af en særlig anmodning. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser. ITD efterspørger mere klarhed omkring, hvad der ligger i kravet om en begrundet anmodning og hvilken dokumentation der anses for at opfylde kravet.

*Artikel 8, stk. 1a:*



ITD støtter udveksling af oplysninger mellem medlemslande og forpligtelsen for medlemslande at udføre virksomhedskontrol inden for 25 arbejdsdage fra modtagelsen af en begrundet anmodning. Det bør dog afklares, hvilke konkrete forpligtelser medlemslande har for at reagere, når virksomhedskontrol ikke er mulig.

*Artikel 9, stk. 1:*

ITD byder en harmonisering af risikoklassificeringssystemet velkommen, som Kommissionen vil fastlægge ved hjælp af en fælles formel til beregning.

ITD støtter endvidere en udvidelse af de data, som skal indgå i systemet. Ved at udvide systemdata, der kategoriserer virksomheder baseret på antal og grovhed af overtrædelser, kontrolleres de virksomheder grundigere og hyppigere, som placerer sig højt på risikoklassen, og dermed sikres en bedre håndhævelse af reglerne.

ITD efterspørger dog klarhed omkring, hvilke yderligere sociale bestemmelser der vil indgå i risikoklassificeringssystemet. I forslaget til ændring af forordning 1071/2009 foreslås en udvidelse af listen over overtrædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, herunder alvorlige overtrædelser af EU bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere, hvilket ikke nævnes i Kommissionens forslag til direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren.

ITD bemærker, at udvidelsen af data, der skal indgå i risikoklassificeringssystemet skal ske proportionelt.

*Artikel 9, stk. 2:*

Ingen bemærkninger.

*Artikel 9, stk. 4:*

ITD hilser præciseringen velkommen, at data i risikoklassificeringssystemet skal gøres tilgængelige for kontrolmyndighederne, da dette letter samarbejdet medlemslandene imellem.

*Artikel 9, stk. 5:*

ITD bakker op om, at medlemslandene stiller oplysningerne i det nationale risikoklassificeringssystem til rådighed enten direkte eller på anmodning.

*Artikel 11, stk. 3:*

ITD noterer Kommissionens ønske om, at der fastlægges en fælles tilgang til registrering og kontrol af perioder med "andet arbejde" end kørsel, når en fører



er væk fra sit køretøj og følgelig ikke kan foretage de fornødne registreringer i takografen.

Side 70/166

ITD støtter ambitionen, men er optagede af hvorvidt forslaget kan kontrolleres og håndhæves. Det er afgørende, at der ikke indføres regler, som ikke kan håndhæves. På den baggrund efterspørger ITD klarhed omkring, hvordan kontrol af perioder med "andet arbejde" end kørsel vil håndhæves.

#### *Bilag I:*

##### *Del A, punkt 6:*

Ingen bemærkninger.

##### *Del B, punkt 4:*

Ingen bemærkninger.

#### *Bemærkninger til ændringsforslag vedrørende direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering:*

##### *Artikel 2, stk. 1:*

Ingen bemærkninger.

##### *Artikel 2, stk. 2:*

ITD skelner mellem udstationering for international transport og nationale transporter, det vil sige cabotage og kombineret transport.

ITD er som udgangspunkt positiv over for en sektorspecifik model, som udelukkende finder anvendelse på al national transport, det vil sige cabotage samt kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård. Det at isolere udstationering til national transport dvs. cabotage og kombineret transport, vil sikre at udstationeringen kan håndhæves.

En fast regel om, at chaufføren altid skal betragtes som udstationeret, når chaufføren kører cabotage, vil gøre myndighedskontrollen mere enkel. Hvis transportdokumenterne viser, at chaufføren kører cabotage, så er chaufføren per definition udstationeret. I Danmark vil kontrollen af cabotage kunne håndhæves gennem politimæssig vejsidekontrol af lovpligtig registrering i eksempelvis Registret for Udenlandske Tjenesteydere (RUT) samt arbejdsmarkedets parters stikprøvekontroller angående overholdelse af registrering i RUT samt overholdelse af lønkrav svarende til overenskomstniveau. Stikprøvekontrollerne kan gennemføres på rastepladser.



ITD er derimod imod, at udstationeringsreglerne skal finde anvendelse på international transport. Præmissen for udstationering, som oprindeligt blev udarbejdet for byggesektoren, der i længere perioder udstationerer, gælder ikke ved international transport, hvor eksportchauffører på dags- og timebasis krydser landegrænser.

Det bør endvidere præciseres i ændringsforslagene til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering, at transit falder uden for udstationeringsreglerne.

Anvendelsen af udstationeringsdirektivet på international transport vil være en stor administrativ byrde for myndigheder og virksomheder og vil være vanskelig at håndhæve.

Eksempel: Hvis udstationering skal finde anvendelse på al international transport, vil det betyde, at virksomhederne vil skulle foretage anmeldelser i stort set alle de lande, hvor de opererer. Det betyder, at virksomhederne og myndighederne skal forholde sig til nationale lønninger i samtlige lande, hvor de opererer. Dertil kommer, at nogle lande har flere forskellige lønsatser. I Østrig er der eksempelvis op mod 30 forskellige lønsatser afhængig af godstype, antal aksler på lastbilen, vægt, anciennitet med videre.

Derudover er en praktisk udfordring, at virksomheder har svært ved at vurdere, i hvilke lande chaufførerne vil være udstationerede, da virksomheden ikke kender de kommende transportmønstre. Derfor vil mange virksomheder sandsynligvis helgardere – og anmelde deres chauffører som udstationerede i samtlige lande, de opererer i. Det kan afstedkomme mange unødvendige kontroller, hvis myndighederne laver stikprøvekontroller på baggrund af anmeldelser om udstationeringer. Årsagen er, at en del af chaufførerne, selv om de er anmeldt som udstationerede, måske reelt ikke er det. Hvilket kan give et skævt billede af antallet af udstationerede i et givent land.

Samtidig vil myndighederne kun kunne kontrollere opfyldelse af løn i det pågældende land – og derved ikke om lønniveauerne har været opfyldt i de øvrige lande, hvor chaufføren i øvrigt har opereret. Der vil derfor være tale om en vanskelig kontrol, hvor myndighederne skal forholde sig til en månedsløn med 7-8 forskellige mindstelønninger. Det vil alt andet lige svække kontrollen. ITD er optagede af, at udstationeringen kan kontrolleres og håndhæves.

Al international transport (herunder transit) bør derfor ikke betragtes som udstationering, ej heller efter 3 dage inden for en kalendermåned.

*Artikel 2, stk. 3, litra a - c):*

ITD mener ikke, at disse bestemmelser skal finde anvendelse på international transport. Det er kritisabelt, at 30 minutter vil betragtes som en halv dag i henhold til beregningsmetoden eller at 6 timer og 30 minutter vil betragtes som en hel dag (24 timer), særligt set i lyset af at pauser og hviletider såvel som rådighedsperioder, der tilbringes på en værtsmedlemslands område, også



tæller med i beregningen. Det sektorspecifikke forslag på 3 dage vil i praksis betyde, at næsten al international transport vil blive underlagt reglerne for udstationering.

Det er også problematisk, at hviletid tæller med. Her udfører chaufføren ikke arbejde i udstationeringsdirektivets forstand. Et hvil defineres i henhold til forordning 561/2006 som fritid (en periode, i hvilken chaufføren frit kan disponere over sin tid) og en udstationering dækker arbejde (og ikke hvil) på et anden medlemslands område jf. Direktiv 96/71 artikel 2, stk. 2.

Netop kompleksiteten i regnemetoderne, som beskrevet oven for, understreger endnu en gang, at international transport ikke bør betragtes som udstationering. For eksempel kan et trafikuheld eller andet uforudset pludselig have betydning for, hvorvidt en chauffør betragtes som udstationeret eller ej. Der kan også være fare for, at køre- og hviletiderne ikke bliver overholdt, da en bøde for manglende opfyldelse af køre- og hviletidsreglerne vil være en mindre omkostning end at skulle forholde sig til en udstationering.

ITD konstaterer, at selvkørende vognmænd ikke vil være underlagt udstationeringsreglerne, og derfor ikke skal efterleve landenes lønninger eller krav om udstationeringsdeklarationer.

*Artikel 2, stk. 4 ff. og stk. 5:*

ITD byder velkommen, at vejtransportoperatører ved cabotage og kombineret transport skal sende en udstationeringserklæring i elektronisk form til de nationale kompetente myndigheder, og at erklæringen skal sendes på et af værtsmedlemslandets officielle sprog eller på engelsk. Det er afgørende, at der er en fælles europæisk standard for anmeldelse af udstationering. ITD opfordrer til, at anmeldelsen kan ske på flere sprog, herunder det sprog som transportvirksomheden anvender dagligt.

ITD er dog kritisk over for flere af de oplysninger, som skal fremgå i erklæringen, da der i visse tilfælde er tale om en skærpelse af de krav, der forefindes i de nationale særregler i dag. Inden for en periode på 6 måneder (som udstationeringserklæringen dækker over), er det for eksempel vanskeligt at angive det forventede antal af og identiteten på de udstationerede førere samt udstationeringens forventede varighed og planlagte begyndelses- og slutdato, da transportmønstre ændrer sig hyppigt, og transportvirksomhederne i deres virke har brug for fleksibilitet i tilrettelæggelsen af deres transporter. Derudover er det på forhånd vanskeligt at forudsige typen af transporttjenesterne i tidsperioden på 6 måneder.

ITD er endvidere kritisk over for, at ansættelseskontrakten skal foreligge på engelsk eller et af værtsmedlemslandets sprog. I Danmark vil en ansættelsesaftale ikke altid indeholde lønoplysninger, men blot henviser til en overenskomst. Kontrolmyndigheden kan således ikke anvende ansættelsesaftalen til yderligere end at konstatere et ansættelsesforhold. Det vil





således ikke være relevant og dermed uforholdsmæssigt at forlange en oversættelse. Et sådant krav vil typisk også ramme de små virksomheder hårdest.

ITD ser det særligt udfordrende, at føreren forpligtes til at have eller tilgængeliggøre, hvis der anmodes herom i forbindelse med kontrol på vejene, en kopi af de seneste to måneders lønsedler – ITD ser gerne, at dokumenterne kan fremsendes inden for eksempelvis løbende måned plus 14 dage efter kontrollens afslutning. Dette vil på den ene side forhindre situationer, hvor føreren skal kontakte transportvirksomhedens bogholderi midt om natten i forbindelse med en vejsidekontrol for at kunne tilgængeliggøre dokumenterne, og på den anden side vil en fremsendelse kunne håndhæves i overensstemmelse med de foreslåede håndhævelseskrav mellem medlemslandene og målet med at styrke samarbejdet mellem medlemslandene.

Dertil kommer, at de lønsedler, der forefindes på kontroltidspunktet, vedrører tidligere perioder og altså ikke nødvendigvis en periode, hvor chaufføren har befundet sig i værtsmedlemslandet. Det vil være mere relevant efterfølgende at kræve en lønseddel, der dækker kontroltidspunktet. Ovenstående princip om 14 dage er den løsning, man har valgt i Østrig. Samme princip anvendes også i Tyskland. At indføre et krav om at fremsende lønsedlen øjeblikkeligt vil derfor være en skærpelse af de nationale særregler, som er indført.

ITD bemærker, at det ikke fremgår, hvilket sprog løndokumenter skal fremsendes på, hvilket klart bør fremgå. Som ovenfor nævnt, vil oversættelseskrav ramme små virksomheder hårdest. Skulle man egentlig kræve en oversættelse af dokumenterne, bør dette ikke gå videre end en oversættelse til engelsk eller værtsmedlemmets sprog af de termer, der er relevante for at forstå lønsedlen.

ITD bemærker desuden, at aflønningen ofte vil indeholde lønelementer, der ikke anvendes i udlandet (SH-opsparing, særlig opsparing og så videre), og som derfor ikke kan oversættes direkte. Hertil kan det også nævnes, at det ikke fremgår af udspillet, hvilke lønelementer der kan medregnes i mindstelønnen. ITD gør her opmærksom på, at systemerne for aflønning afhænger fra land til land. For eksempel i forhold til diæter og kilometerafregning. De lande, som har indført nationale særregler for mindsteløn, har indtil nu ikke kunnet give et klart svar på beregning af løn. Der kan også være problematikker omkring omregning af lønnen – herunder hvordan en dansk døgnbetaling kan sammenlignes med en mindstetimesats. Der må derfor ikke være tvivl om, hvilke elementer der indgår i beregningen af mindstelønnen – og det er afgørende at have en fælles EU-praksis herfor, der tager højde for forskellige lønsammensætninger.

ITD byder velkommen, at føreren har mulighed for at have eller tilgængeliggøre bevis på, at transporten finder sted i værtsmedlemslandet i form af et elektronisk fragtbrev (e-CMR), men ITD ønsker tillige at alle medlemslande explicit skal anerkende elektroniske dokumenter, når der udføres kontrol på



de europæiske veje. En sådan dokumentation bør dog ikke skulle indeholde mere, end hvad der er nødvendigt for myndighedernes krav. De nuværende krav i Forordning 1072/2009, artikel 8, a-g, vil således være for omfattende at kræve.

ITD bifalder, at der efter forslaget ikke længere vil være mulighed for at indføre krav om en repræsentant, da ITD anser et sådant krav som værende uforholdsmæssigt og en stor økonomisk og administrativ belastning, især for mindre virksomheder. ITD anser det som tilstrækkeligt, at myndighederne kan tage direkte kontakt til virksomheden eller til den udsendte medarbejder (chaufføren), hvilket også kun var intentionen med de nuværende regler i håndhævelsesdirektivet. ITD bemærker her, at beskæftigelsesministeren i svar BEU 268 til Beskæftigelsesudvalget har henvist til, at et krav om repræsentant med bopæl (eller hjemsted) i værtmedlemslandet ikke vil være i overensstemmelse med EU-retten, jf. KOM(2006) 159. Der er ved indførslen af håndhævelsesdirektivet ikke tilsigtet ændringer af denne praksis.

*Artikel 3, 4, 5 og 6:*

Ingen bemærkninger.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.

#### Dansk Industri

DI Transport kan ikke støtte forslaget i sin nuværende form, da det øger de administrative byrder for transportsektoren markant, hvilket vil øge transportomkostninger for dansk erhvervsliv, herunder ikke mindst til eksport, og dermed have en negativ indvirkning på konkurrenceevnen.

Anvendelse af de nuværende regler har allerede medført en række uforholdsmæssigt store administrative byrder på transportbranchen, som desværre ser ud til at blive forøget med det nye forslag.

Udstationeringsdirektivet har desværre i praksis vist sig uegnet i forhold til den internationale transport.

DI Transport mener grundlæggende, at international transport mellem to medlemslande bør undtages fra reglerne om udstationering.

DI Transport mener, at forslaget fra EU-Kommissionen rejser en række praktiske problemer. En chauffør kan køre flere enkelte, korte ture i flere lande, men tilsammen ende med i løbet af en måned at være udstationeret i flere medlemslande på én gang.

Som forslaget ligger vil en dansk chauffør, der f.eks. i tre dage kører varer mellem Norge og Sverige, være betragtet som udstationeret i begge lande på én gang.



Forslaget vil også omhandle en række situationer, som reelt ikke er udstationering. Eksempelvis er afhentning af en container i Hamborg Havn til Danmark, udført af en dansk transportvirksomhed med en dansk lastbil for en dansk kunde, efter DI Transports opfattelse ikke udtryk for en udstationering i Tyskland. Tilsvarende er kørsel med en dansk turistbus fuld af danske turister i Harzen heller ikke udtryk for udstationering i Tyskland.

Alternativt hvis der ikke kan opnås enighed om at undtage international transport, så bør perioden i artikel 2, stk. 2, være markant længere end 3 dage inden for en periode på én måned.

Der bør også grundlæggende være tale om sammenhængende perioder for, at der kan være tale om udstationering. At medregne enkelte dage i løbet af en måned vil medføre uforholdsmæssig store administrative byrder.

Eksempelvis kunne man som minimum anvende samme tidsperiode, som gælder montører, så kun international transport på mere end otte sammenhængende dage inden for en måned er omfattede af udstationeringsreglerne.

Da hvil i henhold til forordning 561/2006 er defineret som chaufførens fritid, bør dette ikke medregnes i en udstationeringsperiode.

Det er helt afgørende at det præciseres, at transitkørsel gennem et land ikke er udstationering i det land, der køres igennem, og derfor ikke skal tælles med i udstationeringsperioden.

Forslaget giver mulighed for, at medlemsstaterne kan pålægge transportvirksomhederne en række administrative byrder som f.eks. både krav om forhåndsregistrering, og om at medbringe lønsedler for de sidste to måneder, ansættelseskontrakter og fragtbrev, samt endvidere krav om indtastning af landekode i takografen.

Samlet set er det DI Transport vurdering, at forslaget bliver næsten umuligt at håndhæve, men til gengæld pålægger transportbranchen en række omkostninger og administrative byrder.

Spørgsmålet om hvornår der er tale om udstationering skal derfor ses i sammenhæng med, at det fremlagte direktivforslag pålægger transportbranchen en række administrative byrder. Derfor bør omfanget af, hvornår der er tale om udstationering begrænses mest muligt, herunder bør der også indføres en minimumsgrænse for, hvornår cabotagekørsel omfattes af udstationeringsreglerne.

For at minimere de administrative byrder bør retten til at forelægge dokumentation på engelsk fastholdes. Tilsvarende bør det fastholdes, at virksomheden kan registrere sig for seks måneder af gangen, og gerne udvides til ét år. Endvidere bør krav om fragtbrev udgå af forslaget, da det ikke giver



mening i forhold til bustransporten og bør i stedet reguleres i forordning 1072/2009.

Side 76/166

### Dansk Arbejdsgiverforening

Det er DA's opfattelse, at udstationeringsdirektivet med sit sigte om at fastholde en balance mellem på den ene side at sikre den fri udveksling af tjenesteydelser og på den anden side at sikre et ansvarligt niveau for social beskyttelse af udstationerede arbejdstagere i praksis har vist sig uegnet i forhold til international transport.

International transport er pr. definition kendetegnet ved kortere arbejdsperioder i flere lande for samme arbejdsgiver.

Det internationalt privatretlige udgangspunkt er, at lønmodtagernes ansættelsesforhold i disse situationer reguleres i det land, hvor arbejdsgiveren hører hjemme.

DA finder derfor, at udstationeringsreglerne ikke bør finde anvendelse på international transport.

Såfremt international transport omfattes af udstationeringsdirektivet, bør det i det mindste ske på en sådan måde, at det minimerer virksomhedernes administration af reglerne.

DA anbefaler derfor, at antallet af dage (direktiv 2006/22/EF; artikel 2, stk. 2.), som udstationeringsperioden skal vare, før udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 1, første afsnit, litra b) og c) finder anvendelse, sættes så højt, som muligt. DA finder det hensigtsmæssigt, hvis perioden sættes til otte dage, så det svarer til de nugældende regler i udstationeringslovens § 6, stk. 2 om ret til supplerende ferie.

Derudover foreslår DA, at der skal være tale om sammenhængende dage, før der kan være tale om udstationering. At pålægge virksomhederne at udregne brudte dage i en løbende periode vil medføre betydelige administrative byrder både i forhold til opgørelsen af dage og i forhold til iagttagelsen af diverse nationale regler om mindsteløn og ferie, som den enkelte medarbejder periodevis omfattes af.

Forslaget til ændring af samme direktivs artikel 2, stk. 4 om administrative krav og kontrolforanstaltninger rummer efter DA's vurdering store potentielle administrative byrder for virksomhederne. For DA er det vigtigt, at kravene begrænses og ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at sikre en rimelig kontrol.

### Dansk Erhverv



Dansk Erhverv henviser i helhed til det af Danske Arbejdsgiverforening fremsendte høringssvar.

Side 77/166

### Danske Speditører

- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget.
- 
- Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.
- 
- Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske spedititions- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.

Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafiksikkerheden.

Danske Speditører mener, at det er rimeligt nok at anvende udstationeringsdirektivet ved reel længerevarende udstationering, hvor man etablerer sig i et andet land. Det vil gælde, hvis en dansk medarbejder i et dansk firma udstationeres i et fast job med et fast arbejdssted i et anden EU-land. Men det er problematisk at bruge udstationeringsdirektivet ved tidsbegrænset transportarbejde i et andet land, fordi det medfører en stor administrativ byrde for såvel myndigheder som virksomheder.



Bliver der tale om, at cabotagekørsel kun tillades et meget begrænset antal dage – og skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra starten af første cabotagetur – vil der efter vores opfattelse blive tale om administrative byrder, der ikke står mål med den meget lille opnåede sociale effekt.

Skal udstationeringsdirektivet finde anvendelse fra første cabotagetur, vil det i ikke ubetydeligt omfang underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt.

Skal et skal finde anvendelse fra første dag, der køres cabotagekørsel. Gennemføres dette, vil det i ikke ubetydelig grad underminere speditørernes og andres arbejde med at planlægge og afvikle transporterne effektivt og optimalt. Dette vil også få en uheldig indvirkning på miljøet, da man så ikke kan udnytte kapaciteten optimalt.

Danske Speditører står naturligvis til disposition for yderligere dialog om dette, hvis ønsket.

### 3F

*EU-Kommissionens forslag til ændrede regler for udstationerede arbejdere inden for transporterhvervet – direktiv 76/71*

Kommissionen tydeliggør, at udstationeringsdirektivet gælder for transportområdet, og det klargøres i en fortolkning, at cabotageoperationer vil være omfattet af udstationeringsdirektivet fra dag 1, idet en sådan aktivitet alene foregår på en medlemsstats område.

Herudover fastslår Kommissionen, at udstationeringsdirektivet vil gælde internationale transporter, såfremt chaufføren har arbejdet 3 dage inden for en måned i et givet land, og i dette tilfælde vil forpligtelsen gælde fra dag 1.

Forbundet kan umiddelbart hilse disse ændringer velkomne, idet de tydeliggør retstilstanden på området.

Igen må det understreges, at effekten af disse ændringer i høj grad vil være afhængig af det kontrolniveau og sanktionsniveau, der efterfølgende indføres i de forskellige lande, og 3F skal gentage vores opfordring til, at de fornødne ressourcer stilles til rådighed, således at der sikres overholdelse af regelsættet i Danmark.

Ændringsforslaget til udstationeringsreglerne indeholder imidlertid en konflikt i forhold til cabotagereglerne. På nøjagtig samme måde som man tidligere har set det i forbindelse med reglerne for kombineret transport sat over for cabotagereglerne.

I det konkrete tilfælde er der i forordning 1072/2009 en positivliste over, hvilke oplysninger, myndighederne i et givet land kan kræve udleveret af



chaufføren/vognmanden i forbindelse med en given kontrol, og det anføres direkte, at der ikke kan stilles krav om yderligere oplysninger.

Side 79/166

Ser man så på bestemmelserne i udstationeringsdirektivet, artikel 2 st. 4, oplystes en række oplysninger, som skal være til rådighed blandt andet omkring udstationeringens varighed, ansættelseskontrakt, løndokumentation m.v.

Forbundet skal opfordre til, at den danske regering arbejder for en tydeliggørelse af, at disse dokumentationskrav er gældende uagtet artikel 2 stk. 4 i 1072, og at dette om nødvendigt bliver afspejlet i en ændring af forordning 1072.

I forslaget udtrykker Kommissionen, at formålet med at sætte udstationeringsdirektivets regler om løn og ferie er at ”afhjælpe risikoen for utilstrækkelige arbejdsvilkår for førere, herunder vilkår og betingelser for ansættelse, afbøde de uforholdsmæssigt store byrder på operatører og forebygge konkurrenceforvridninger.

Det overordnede mål er at sikre balance mellem egnede arbejdsvilkår for førerne på den ene side og operatørernes frihed til at yde grænseoverskridende tjenester på den anden side.”

Skal dette formål opfyldes, må det kræves, at bestemmelserne rent faktisk kommer til at gælde de internationale transportere, der er omfattet af forslaget samt cabotagekørsler. For så vidt angår, ferie bliver chaufførerne omfattet af dele af ferieloven, jf. udstationeringslovens § 6. mens udstationeringsdirektivets bestemmelse om løn kun gennemføres i det omfang, der indgås overenskomst med den udenlandske tjenesteyder.

Det forekommer ikke realistisk at overenskomstdække bare en nogenlunde fornuftig andel af de europæiske virksomheder, der vil udføre internationale transportere og cabotagekørsler i Danmark. Dette blandt andet på baggrund af de særlige karakteristika som godskørsel frembyder med en i sagens natur meget høj mobilitet og i sagens natur særdeles flygtig tilstedeværelse.

I Danmark har løn- og arbejdsforhold på godskørselsområdet da også en særstilling i forhold til resten af arbejdsmarkedet. Det er således en betingelse for opretholdelse af en godskørselstilladelse, at ”bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster” følges, jf. godskørselslovens § 6. Bestemmelsen var en del af loven, der trådte i kraft i 1973. Det erklærede formål var allerede dengang at ”skabe mere lige konkurrencevilkår inden for transporterhvervet med en deraf følgende bedre samfundsøkonomisk fordeling af transportopgaverne og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere, for det andet at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side i øvrigt udfoldes for at øge færdselssikkerheden.” Der er således en høj grad af overensstemmelse mellem det foreliggende direktivforslags formål og godskørselslovens.



Det er således 3F's opfattelse, at regeringen i de forestående forhandlinger skal sikre sig, at det vil være muligt at forpligte virksomheder, der efter forslaget omfattes i udstationeringsdirektivets regler om løn - på samme måde som danske virksomheder er forpligtet efter godskørselslovens § 6, stk. 3 – for så vidt angår løn vedrørende kørsler i Danmark. Det bemærkes herved, at efter udstationeringsdirektivets art. 3, stk. 8 skal ” de kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område” lægges til grund. Godskørselslovens § 6, stk. 3 bør således ændres i overensstemmelse hermed, således at forskelsbehandling af udenlandske tjenesteydere på godskørselsområdet undgås.

3F skal derfor opfordre ministeriet til at udarbejde et notat, der redegør for de muligheder ministeriet ser for at sikre, at chauffører, der udfører cabotage eller i øvrigt er omfattet af udstationeringsdirektivet jf. 3 dages reglen for internationale transporter, bliver omfattet af danske vilkår på de parametre, som er omfattet af udstationerings direktivet. Notatet bør endvidere indeholde en beskrivelse af det kontrolapparat, der skal sikre overholdelsen heraf.

Vi har bemærket os, at registreringen af chaufførens arbejdssted skal ske ved manuel indtastning af landekoder. Dette i sig selv medfører muligheder for fejl eller fejlbetjening, og 3F havde derfor gerne set, at de foreslåede ændringer var blevet ledsaget af en fremrykning af ikrafttrædelsestidspunktet for den digitale farts skriver, der via GPS vil kunne foretage disse registreringer automatisk.

Forbundet skal opfordre til, at regeringen arbejder på at få fremrykket ikrafttrædelsestidspunktet.

## LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der tegner sig en klar opdeling af medlemslandene. Overordnet set ønsker de østeuropæiske medlemslande en yderligere åbning og adgang til vejtransportmarkedet, mens de vesteuropæiske medlemslande ikke ønsker yderligere markedsåbning.

Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vej-pakke.

En gruppe af Østeuropæiske lande (BG, CZ, HU, LV, LT, PL, RO, SK) har i juni 2017 indgået en fælles erklæring om deres holdning til Kommissionens vejpakke, herunder spørgsmålene om de sociale forhold som de er skeptiske overfor.





### Kontrol af arbejdstid

De fleste medlemsstater har givet udtryk for, at kontrol af arbejdstid giver praktiske udfordringer, særligt i vejsidekontrollen. Kommissionen har forklaret, at det var intentionen at ændre dele af arbejdstidsdirektivet for at gøre kontrollen af bestemmelserne lettere, men at en ændring af arbejdstidsdirektivet ikke blev støttet af de sociale parter.

Formandskabet har derfor foreslået, at kontrol af arbejdstid begrænses til virksomhedskontrol delen, hvilket de fleste medlemsstater har støttet.

### Risikoklassificeringssystem

Et flertal af medlemsstaterne har støttet Kommissionens tilgang til at styrke risikoklassificeringssystemet. Nogle medlemsstater har i den forbindelse bedt om en overgangsperiode, og at der ikke skal ske fuld harmonisering på området. Samtidig har enkelte medlemsstater stillet spørgsmål ved beregningerne for køretøjer med "intelligente takografer" og ved brug af udlejningskøretøjer.

### Sektorspecifikke udstationeringsregler

Diskussionen om sektorspecifikke udstationeringsregler har været præget af en generel uenighed omkring, hvorvidt reglerne gælder for international transport. I forbindelse med forhandlingerne om en revision af det generelle udstationeringsdirektiv blev dette spørgsmål løftet af flere medlemsstater. Der blev på EPSCO-rådsmødet den 23. oktober 2017 vedtaget en generel indstilling, hvori det fremgår, at reglerne i det nye udstationeringsdirektiv først vil træde i kraft på vejtransportområdet, når de sektorspecifikke regler træder i kraft.

Medlemsstaterne har generelt været enige om, at der behov for sektorspecifikke regler på vejtransportområdet. En gruppe af medlemsstater har haft den tilgang, at der ikke skal være undtagelser for nogle former for transport, mens en anden gruppe af medlemsstater har krævet, at der indføres en undtagelsesperiode. Diskussionen har særligt handlet om undtagelser for international transport og transitkørsel.

Rådets Juridiske Tjeneste har udtrykt, at transitkørsel, hvor der ikke er nogen modtager af en levering af en tjenesteydelse i værtslandet, ikke er omfattet af udstationeringsdirektivet, jf. udstationeringsdirektivets artikel 1, stk. 1.

Der har været en diskussion om tælleregimet i relation til antallet af dage. En række lande mener, at det først tæller som "en dag", når man har opholdt sig i værtslandet i 24 timer, mens en anden gruppe af lande mener, at det bør tælle som en dag, så snart man har opholdt sig i værtslandet. Derudover har det



været diskuteret, hvordan forskellige typer af hvil og rådighedstid bør inkluderes under tælleregimet.

Med hensyn til kombineret transport har en række lande anført, at vejdelen af en kombineret transport bør omfattes af de sektorspecifikke regler, hvis vejdelen af den kombinerede transport udføres af en udenlandsk transportvirksomhed. En anden gruppe af lande har anført, at en kombineret transport bør betegnes som en international transport, og ikke omfattes af reglerne.

Hvad angår listen over administrative krav, har de fleste lande udtrykt, at man ønsker en udtømmende liste over de administrative krav, som medlemsstaterne kan anvende til kontrol af udstationering.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er i udgangspunktet positivt indstillet over for intentionen i Kommissionens forslag om at styrke kontrol og håndhævelse med de sociale bestemmelser i vejtransportsektoren.

Regeringen bemærker hertil, at det på nuværende tidspunkt er uklart, hvordan kontrol med arbejdstidsbestemmelserne i regi af kontroldirektivet konkret skal styrke direktivets overordnede formål om ordnede arbejdsvilkår, idet der allerede kontrolleres for køre- og hviletid.

Regeringen finder, at forslaget på visse punkter rejser nogle håndhævelsesmæssige problemstillinger, som skal adresseres i forbindelse med forhandlingerne. Blandt andet er det uklart, hvordan den udvidede kontrol, der lægges op til i forslaget, skal gennemføres.

Regeringens udgangspunkt er desuden, at arbejdsmarkedets parter i videst muligt omfang skal have adgang til at implementere ansættelsesretlige direktiver.

De nærmere håndhævelsesmæssige udfordringer og ressourcemæssige konsekvenser af de foreslåede udvidelser af den eksisterende kontrol skal afdækkes i forbindelse med forhandlingerne.

Regeringen er generelt positivt indstillet overfor, at der indføres sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren, der bidrager til at sikre fair konkurrence, og som sikrer en ensartet håndhævelse af udstationeringsreglerne i vejtransportsektoren. Det er samtidig en prioritet for regeringen, at Kommissionens model er forligelig med den danske arbejdsmarkedsmodel på vejtransportområdet.

Regeringen finder ydermere, at forslaget om sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren burde fastslå, at vejdelen



af en såkaldt kombineret transport<sup>5</sup>, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende transportoperatør i en medlemsstat, er at betragte som cabotagekørsel, hvilket regeringen vil arbejde for at inkludere.

Side 83/166

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.

#### **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017, som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.

---

<sup>5</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.



**Dagsordenspunkt 4: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (forslag om køre- og hviletider og takografer)**

KOM (2017) 277

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen).*

*Det overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren gennem en præcisering og ajourføring af visse bestemmelser samt ved en opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer, at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse.*

*Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.*

*Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor Europa-Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Præciseringerne vil i højere grad sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningerne.*

*Da Kommissionens forslag vedrører forordninger, er ændringerne umiddelbart gældende i Danmark. Der er således kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i*



bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Side 85/166

## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt Kommissionen) har ved Kom.nr. 277 af 31. maj 2017 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid (køre- og hviletidsforordningen), og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (takografforordningen).

Forslaget er et led i den mere omfattende revision af Unionens vejtransportlovgivning, som p.t. finder sted. Forslaget er således tæt forbundet med initiativet til forbedring af håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne og til udarbejdelse af sektorspecifikke regler for udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport. Forslaget er også tæt forbundet med den igangværende revision af markedsreglerne om adgang til vejtransporterhvervet.

Forslaget er oversendt til Rådet den 8. juni 2017 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 91, stk. 1.

## 3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at bidrage til forbedringen af arbejds- og forretningsvilkårene i sektoren ved præcisering og ajourføring af visse bestemmelser, samt ved en opgradering af anvendelsen af eksisterende og fremtidige takografer, at sikre en mere omkostningseffektiv håndhævelse. Forslaget fokuserer således på forenkling og præcisering af gældende bestemmelser samt tilpasning af visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens behov. Dette vil efter Kommissionens opfattelse gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre sammenhængende håndhævelse i hele Unionen.

### Køre- og hviletidsforordningen:

#### *3.1 Anvendelsesområdet for undtagelsesbestemmelsen om "ikke-erhvervs-mæssig varetransport"*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at private, som anvender køretøjer, der normalt omfattes af køre- og hviletidsforordningen, til transport af ejendele til eget formål, ikke er forpligtet til at registrere deres køre- og hviletid og følgelig ikke at have en takograf eller førerkort. Kravet om at den største tilladte totalvægt for køretøjet eller kombinationen af køretøjer, ikke må overstige 7,5 tons, udgår af bestemmelsen.



Der indsættes endvidere i forordningen en definition af begrebet ”ikke-erhvervsmæssig varetransport” med henblik på at undgå uensartet fortolkning i de enkelte medlemsstater.

### *3.2 Forpligtelsen til registrering af andre aktiviteter end køretid*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere forpligtelsen og for at harmonisere registreringen af det arbejde, førerne udfører ud over selve kørslen og de perioder, de står til rådighed.

Det er Kommissionens opfattelse, at det er vigtigt at have komplette optegnelser over alle førerens aktiviteter og ikke kun køretid (som registreres automatisk af en takograf), for effektivt at kunne overvåge førerens arbejdsmønstre. Komplette optegnelser kan bidrage til at afhjælpe arbejdsmønstre, der kan føre til træthed og dermed true trafiksikkerheden.

Det udgår af bestemmelsen, at føreren alene er forpligtet til at registrere alle ”rådighedsperioder” siden sidste daglige eller ugentlige hviletid.

### *3.3 Afholdelse af pause ved flermandsbetjening*

Kommissionen anfører, at det ved bestemmelsen præciseres, at førere i forbindelse med flermandsbetjening kan tage den obligatoriske pause i køretøjet, hvis dette køres af en anden fører. Det er allerede gældende praksis i medfør af en ikke-bindende vejledning fra Kommissionen.

### *3.4 Regler om ugentlig hviletid*

Kommissionen anfører, at førerne ved ændringen får mulighed for at planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over fire på hinanden følgende uger samtidig med, at kompensationen for reduceret ugentlig hviletid skal tages sammen med en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer indenfor tre uger. Sidstnævnte vil ifølge Kommissionen gøre det nemmere at kontrollere hviletid, der tages som kompensation, og gøre det muligt for førerne at drage fordel af akkumuleret ugentlig hviletid.

Ved ændringen præciseres endvidere, at de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil, ikke må afholdes i et køretøj. Derimod forpligtes arbejdsgiveren til ved sådanne ugentlige hvil at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren.

Endelig forpligtes transportvirksomheden til 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 på hinanden følgende uger.



I øvrigt anføres det af Kommissionen, at reglerne om ugentlig hviletid ændres for at præcisere og tilpasse kravene til ugentlig hviletid til sektorens behov og til den reelle praksis for planlægning af transport, navnlig lange internationale transporter.

### *3.5 "Færgereglen"*

Ifølge "færgereglen" kan en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj ombord på en færge eller tog, afbrydes højst to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. Et krav er dog, at føreren på færgen eller toget har adgang til en køje eller liggeplads.

Ved ændringen udvides bestemmelsens anvendelsesområde, så en fører også kan tage en reduceret ugentlig hviletid på færgen eller toget.

### *3.6 "Force majeure-reglen"*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen indsættes for at hjælpe en fører, som havner i uforudsete omstændigheder, der forsinker transporten eller forhindrer føreren i at nå frem til sin bopæl for at tage en daglig eller ugentlig hviletid. Føreren kan her udskyde begyndelsen af sin daglige eller ugentlige hviletid for at nå frem til egnet indkvartering, forudsat at denne overholder de daglige og ugentlige køretidsbegrænsninger og minimumskravene, hvad angår længden af den daglige og ugentlige hviletid.

### *3.7 Fravigelser i nødstilfælde*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at medlemsstaternes mulighed for i nødstilfælde at tillade midlertidige fravigelser fra de almindelige regler, skal være behørigt begrundet af de særlige omstændigheder og behovet for hurtigt at tage hånd om disse nødstilfælde.

### *3.8 Medlemsstaterne forpligtes til at give meddelelse til Kommissionen om nationale regler*

Kommissionen indfører en forpligtelse for medlemsstaterne til at give Kommissionen meddelelse om de nationale regler om køretid, pauser og hviletid, der gælder for buschauffører, der ikke er omfattet af forordningen.

### *3.9 Sanktionering af overtrædelser på køre- og hviletidsområdet*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at de nationale sanktioner for overtrædelse af forordningen skal stå i forhold til overtrædelsens alvor som klassificeret i den relevante EU-lovgivning (bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF). Samtidig tilføjes der en forpligtelse for medlemsstaterne til at meddele Kommissionen om ændringer i det nationale sanktionssystem.

### *3.10 Samarbejde og udveksling af data mellem medlemsstaterne*

Kommissionen anfører, at det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne skal udbygges. Formålet er at



gøre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen og den grænseoverskridende håndhævelse mere konsekvent og effektiv.

Side 88/166

Kommissionen foreslår derfor bl.a., at der fastsættes frister for gensidig bistand, samt at udveksling af oplysninger også omfatter data om risikoklassificering af virksomheder og andre oplysninger, der er nødvendige for at sikre effektiv håndhævelse.

### *3.11 Gennemførelsesretsakter*

Kommissionen anfører, at bestemmelsen ændres for at præcisere, at Kommissionen om nødvendigt kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere bestemmelserne i forordningen. Disse retsakter skal sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

#### Takografforordningen:

### *3.12 Lokalisering og registrering af grænseoverskridende transport*

De ”intelligente” takografer er en ny generation af digitale takografer. De nye takografer kan bl.a. automatisk registrere et køretøjs position på visse punkter i løbet af dagen f.eks. stedet hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes og stedet hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes. En sådan funktion vil støtte kontrolmedarbejdernes kontroller.

Af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter fremgår det, at kravene vedrørende den ”intelligente” takograf anvendes fra den 2. marts 2019.

Ifølge Kommissionen er datoen ændret til 15. juni 2019.

Kommissionen anfører, at der er behov for at forbedre funktionaliteten i de ”intelligente” takografer med henblik på mere præcist at kunne lokalisere køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport. Det vil gøre det nemmere at håndhæve de sociale bestemmelser. De ”intelligente” takografer skal således automatisk kunne registrere, hver gang køretøjet krydser grænsen.

Samtidig indføres der en forpligtelse for førere til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse. Dette skal ske ved ankomst til den første egnede holdeplads. Forpligtelsen vil ikke gælde for førere, der anvender ”intelligente” takografer.

## **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.





Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme. Der foreligger endnu ikke en udtalelse. **Wim van de Camp fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er udpeget som rapporteur på forslaget.**

Side 89/166

## 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Kommissionen anfører, at manglerne i den eksisterende lovgivning betyder, at medlemsstaterne gennemfører og håndhæver EU's sociale bestemmelser på forskellig vis. Kommissionens retningslinjer eller selvregulering i medlemsstaterne vil ikke være nok til at sikre, at de sociale bestemmelser inden for vejtransport anvendes og håndhæves konsekvent i hele EU. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne. Der er i vidt omfang allerede fællesskabsret på området, og forslaget til ændring af de to forordninger er grundlæggende en tilpasning af det eksisterende regelsæt.

## 6. Gældende dansk ret

På området gælder følgende danske regler:

- Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, hvori det bestemmes, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, ligesom der i loven gives hjemmel til, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.
- Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, hvor bl.a. de nationale undtagelsesbestemmelser er implementeret, ligesom der er fastsat regler for anvendelse af takografer og opbevaring af oplysninger fra kontrolmyndigheder. I bekendtgørelsen reguleres det endvidere, hvilke overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen der kan sanktioneres samt strafferammen for sanktioneringen.



- Bekendtgørelse nr. 1484 af 13. december 2013 om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på takografer inden for vejtransport, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser værksteder skal opfylde for at opnå autorisation til at udføre arbejde på takografer og gyldighedstiden for sådanne autorisationer.
- Bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af takografkort, hvori det bl.a. reguleres, hvilke betingelser man skal opfylde for at få udstedt et takografkort (førerkort, værkstedskort og virksomhedskort) og gyldighedstiden for nævnte kort.

## 7. Konsekvenser

### 7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om ændring af to forordninger, vil en vedtagelse af ændringsforslagene være umiddelbart gældende i Danmark. Der er derfor kun i begrænset omfang behov for ny lovgivning i form af præcisering af sanktionsbestemmelserne i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

I bekendtgørelsen vil der således bl.a. skulle indsættes en straffehjemmel for de to nye overtrædelsetyper, som findes i Kommissionens forslag under henholdsvis artikel 8, stk. 8a (forslaget om, at de regulære ugentlige hviletider skal tages i egnet indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold) og artikel 8, stk. 8b (forslaget om transportvirksomhedens pligt til at organisere førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid på sin bopæl i løbet af hver tre på hinanden følgende uger).

Det kan dog ikke udelukkes, at der vil blive behov for ændringer på lovniveau.

### 7.2 Økonomiske konsekvenser

#### 7.2.1 Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at forslagene har begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget om udbygning af det administrative samarbejde og udvekslingen af data og oplysninger mellem medlemsstaterne kan medføre **administrative** omkostninger. **Det gælder også for ændringer i takografforordningen angående Færdselsstyrelsens virksomhedstilsyn og politiets vejsidekontrol.**

#### 7.2.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene vurderes ikke af have samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### 7.2.3 Erhvervsøkonomiske konsekvenser



Forordningsforslagene kan medføre administrative konsekvenser **for erhvervslivet**. Arbejdsgiveren forpligtes med forslaget til ændring af køre- og hviletidsforordningen, **til** at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage hvilet på bopælen eller på en anden privat beliggenhed, der vælges af føreren i forbindelse med afholdelse af ugentlige hvil.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere omfanget af konsekvenserne for dansk erhvervsliv, da det vil bero på en nærmere vurdering af, hvilken form for indkvartering der anses for egnet.

Herudover vil den foreslåede ændring af køre- og hviletidsforordningens krav om registrering af andre aktiviteter end køretid samt den foreslåede ændring af takografforordningen, hvorefter der indføres forpligtelse for førere, der ikke gør brug af 'intelligente takografer' til at registrere køretøjets position i en takograf efter at have krydset en grænse, kunne medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet.

## 8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 12. juni 2017 med frist for høringssvar den 21. juni 2017.

Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Danske Speditører, Dansk Byggeri, 3F, LO og Trafikselskaberne i Danmark.

### DTL

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med vore foreløbige bemærkninger, idet vi i lyset af den meget korte høringssfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger.

### *Generelle bemærkninger*

Det er næppe sandsynligt at alle forslagene i transportpakken vil blive behandlet samlet. Det kommende formandskab har allerede signaleret ønske om at fokusere på specifikke forslag. Imidlertid finder DTL, at revision af 1071/2009 og 1072/2009, forslag om revision af 561/2006 og 165/2014 samt forslag om revision af 2006/22 og fastsættelse af særlig regler for vejtransport i relation til 96/710g 2014/67 hænger uløseligt sammen, og det er derfor afgørende at disse forhandles samlet.

Overordnet støtter DTL den øgede indsats for kontrol og at der fastsættes mål for kontrol, men vi finder at pakken savner tiltag der forbedrer kvaliteten og omfanget af statistik om vejgodstransport inklusiv cabotage. At basere videre kontrol på ikke komplette statistikker er problematisk.

Generelt er DTL positiv over det stillede forslag til ændring af forordning 561/2006 (Kørehviletidsforordningen) og 165/2014 (Takografforordningen). I



en vis udstrækning vil ændringerne imødekomme de ønskede resultater i forhold til at sikre passende arbejdsvilkår og social beskyttelse for førere, undgå konkurrenceforvriddning og bidrage til færdselssikkerheden.

Af specifikke bemærkninger til forslaget skal vi påpege følgende opmærksomhedspunkter:

*Artikel 6, stk. 5:*

For så vidt angår harmonisering af førerens forpligtelser til at registrere det arbejde, som de udfører ud over selve kørslen og de perioder, hvor de står til rådighed, må det antages, at forslaget tilgodeser, at pauser og hvil er udeholdt fra kravet om registrering, når føreren ikke er på arbejde og derved holder fri.

Det fremgår dog af Takografforordningens artikel 34, stk. 3, at en fører skal lave manuelle optegnelser/registreringer, når han har forladt køretøjet. Dette krav underbygges af EU Kommissionens forslag til Clarification note 7, som præciserer, at en fører skal registrere sine aktiviteter, herunder andet arbejde, rådigheds og pause/hvil, uanset om føreren rent faktisk er på arbejde den pågældende dag. Dette medfører et "24/7/365" registreringskrav til føreren, hvilket må opfattes som en unødigt administrativ byrde, ligesom bestemmelsen i mange tilfælde vil give branchen væsentlige udfordringer i praksis, særligt for de førere som ikke altid kører i et køretøj forsynet med takograf.

Det anbefales, at lovteksten præciseres på dette område, således at det tydeligt fremgår, at ikke registrerede kørehviletidsdata for en fører læst som "?" i udgangspunktet skal betragtes som hvil, og at registreringspligten til pause/hvil kun er tilstede, såfremt føreren er på arbejde og får løn.

*Artikel 8, stk. 6:*

For så vidt angår selve forslaget til ændring af afholdelse af reducerede og regulære ugehvil har vi ingen bemærkninger. Dog bør referenceperioden for 2 ugers køretid som anført i artikel 6, stk. 3, udvides til en længere referenceperiode på fire på hinanden følgende uger. Dette begrundes i forhold til, at der i planlægningen af en førers arbejdstid i en 4 ugers periode er lagt op til, at en chauffør kan arbejde 3 uger og holde den 4. uge fri. Såfremt køretiden i referenceperioden ikke udvides, vil der blive et produktionstab, ligesom begrænsningen frygtes at kunne skabe mere stilstand og flere lastbiler på vejene.

Hverken færdselssikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår vurderes at blive tilsidesat ved en udvidelse af referenceperioden til fire på hinanden følgende uger, såfremt den maksimale ugentlige køretid fortsat fastholdes til at kunne udgøre op til 56 timer, og da det bliver muligt at planlægge en friuge hver 4. uge.

*Artikel 8, stk. 7:*



Teksten er for upræcis og bør defineres således: ”Hvil, der tages som kompensation for reduceret ugentlige hvil, skal tages forud for eller i forlængelse af en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer som en samlet hviletid”.

#### *Artikel 8a:*

Det bør fremgå, hvorledes ”egnet indkvartering” skal dokumenteres over for myndighederne. Fx vil det være vanskeligt for føreren at dokumentere, at han har holdt sit regulære ugehvil på bopælen. Der henvises i øvrigt til Takografforordningens artikel 34, stk. 3, hvori det fremgår, at medlemsstaterne ikke må pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.

#### *Artikel 8b:*

Teksten er for upræcis. Det bør fremgå, at det påhviler arbejdsgiveren at afholde førerens transportudgifter til og fra bopælen, når føreren overtager eller overdrager køretøjet til en anden fører uden for sin egen bopæl eller ansættelsesstedet/firmaadressen, samt i situationer, hvor køretøjet ikke er i drift og derved holder stille, mens føreren er rejst hjem for at holde regulær hviletid.

Tillige bør det klart fremgå, at rejse til og fra et køretøj i forbindelse med afholdelse af et regulært ugentligt hvil sker i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3 (rådighedstid eller andet arbejde).

Afslutningsvis skal vi anføre, at DTL gerne havde set en ændring af Kørehviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, således at den daglige køretid altid kan udgøre op til 10 timer, og ikke som i dag 9 timer samt to gange i løbet af en uge 10 timer. Som begrundelse herfor skal anføres, at såfremt en fører på en dag har kørt 9 timer og 10 minutter, har føreren gjort brug af én 10 timers køredag.

#### ITD

Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til de i forslaget anførte ændringer af forordning 561/2006/EF og forordning 165/2014/EU:

#### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter intentionerne om at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

De nuværende regler om afholdelse af det ugentlige hvil har resulteret i nationale særregler og væsentligt øgede byrder for transportbranchen. Der er



derfor behov for klare fælles europæiske regler på området. ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande fornylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj.

Det er afgørende for, at ITD kan støtte forslaget, at det er en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede ugehvil i træk og dermed kan udskyde de regulære 45-timers ugehvil. Kommissionens forslag betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før han skal afholde sit regulære 45-timers ugehvil. For ITD er det afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.

Samlet set, mener ITD dog, at de varierende tidsrammer, der foreslås (2-, 3- og 4-ugers perioder) modarbejder hinanden. Derved ødelægges intentionerne om klare og fleksible bestemmelser. ITD ønsker en ensartet tidsramme på 4 uger.

Konsekvensen af de overlappende perioder er øget kompleksitet og mindre effektivitet i forbindelse med planlægningen til ugunst for både chaufførerne og transportvirksomhederne.

ITD ønsker en konsekvent overgang til en 4-ugers ramme, der vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning, uden at det går ud over trafiksikkerheden.

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag til krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge tvinges til afholde et regulært ugentligt hvil på bopælen.

Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Derudover mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger jævnføre ovenstående bemærkninger. Endelig bør referencen i teksten tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke i den ansattes bopæl.

Samlet set giver forslaget anledning til en række juridiske og praktiske ubesvarede spørgsmål. ITD ønsker blandt andet, at det bliver præciseret, om det er myndigheden eller chaufføren, der har bevisbyrden i forhold til, at chaufføren har afholdt et ugentligt hvil på hotel, ved privat indkvartering eller på bopælen. Derudover mangler der klarhed omkring, hvorvidt chaufføren efter afholdt hvil uden for bilen må opholde sig i førerhuset i nogle timer før chaufføren skal køre igen. Dertil kommer overnatningskapaciteten. I dag er rasteplasserne ikke indrettede med chaufførhoteller, og der er kun få sikrede rasteplasser, hvor bilen kan efterlades trygt.

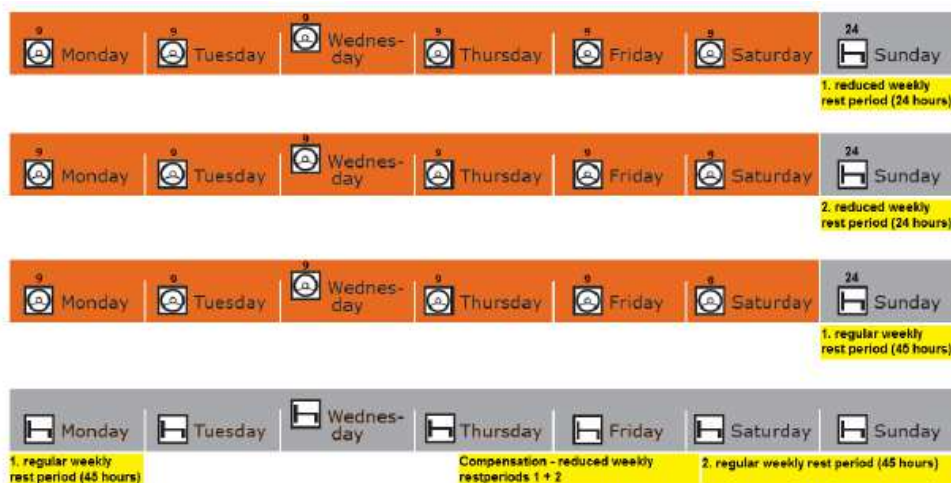
ITD foreslår derfor, at EU udvider det europæiske netværk af sikre parkeringspladser med assistance fra EU-programmer, såsom TEN-T eller gennem Offentlig Privat Partnerskab (OPP).



## Udfordringer med "2-, 3- og 4-ugers perioderne"

Side 95/166

Ændringerne i 561/2006/EF, artikel 8, stykke 6 åbner for, at chaufførerne kan planlægge deres ugentlige hviletider på en mere fleksibel måde hen over 4 på hinanden følgende uger. Denne ændring kan potentielt lette planlægningen og give mulighed for effektiv afvikling af især længere internationale transporter. Samtidig giver ændringen mulighed for yderligere effektivisering af lokale og regionale transporter i perioder med sæsonudsving, eksempelvis høstperioder eller andre perioder hvor transportbehovet øges ekstraordinært. Sammen med kravet om, at kompensation for reducerede hvil skal tages sammen med et regulært ugehvil uden for køretøjet, ville en 4-ugers periode eksempelvis kunne forløbe som illustreret i figur 1 herunder.



Figur 1

En 4-ugers periode, som illustreret i eksemplet (figur 1), vil betyde enkel og effektiv planlægning, samtidig med at chaufføren i dette eksempel vil opnå en 8-dages sammenhængende hvileperiode hjemme, eller hvor han måtte ønske at opholde sig. I særlige tilfælde, hvor chaufføren af en eller anden årsag ikke kan nå helt hjem, er der endda mulighed for at afholde det første regulære ugehvil på et hotel eller andet egnet overnatningssted og køre yderligere 2 dage, tirsdag og onsdag i fjerde uge.

### 2-ugers periode

Da bestemmelsen i 561/2006/EF, artikel 6, stykke 3 imidlertid ikke foreslås ændret i udkastet og dermed fastholder bestemmelsen om maksimalt 90 køretimer i en 2-ugers periode, vil chaufføren allerede på fjerdedagen i den anden uge have opbrugt sin køretid. Det betyder, at chaufføren nu skal holde hvil i tre døgn frem til udgangen af uge 2. Dermed bortfalder den tilsigtede fleksibilitet, der ellers kunne opnås i henhold til den foreslåede ændring i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 2.



Figur 2

### 3-ugers periode

Forslaget om 561/2006/EF artikel 8, stykke 8b tilføjer en rullende 3-ugers periode, hvor føreren skal have mulighed for at returnere til bopælen. Bestemmelsen medfører endnu mere kompleksitet og underminerer fuldstændigt intensionerne om mere fleksibilitet inden for en 4-ugers periode. I praksis vil bestemmelsen sammen med ovennævnte 90-timers begrænsning inden for en 2-ugers periode umuliggøre en effektiv planlægning og udnyttelse af mulighederne for at afholde 2 reducerede ugehvil i to på hinanden følgende uger, som der lægges op til i artikel 8, stykke 6, litra (b) – se figur 3.





Figur 3

### Konsekvent 4-ugers ramme – fleksibilitet og effektivitet

ITD vil med baggrund i ovenstående opfordre ministeren til at arbejde for følgende ændringsforslag til Europa-Kommissionens forslag:

<p>561/2006/EF, artikel 6, stykke 3:</p> <p>”Summen af køretiderne i <u>to</u> på hinanden følgende uger må ikke overstige <u>90</u> timer.”</p>	<p>Foreslås ændret til:</p> <p>”Summen af køretiderne i <u>fire</u> på hinanden følgende uger må ikke overstige <u>180</u> timer.”</p>
--	--

Se endvidere nedenstående bemærkninger til artikel 8b.



## Øvrige bemærkninger til ændringsforslag af 561/2006/EF

Side 98/166

### Artikel 6, stykke 3:

Se bemærkninger oven for.

### Artikel 6, stykke 5:

Ingen umiddelbare bemærkninger forudsat, at ændringer i bestemmelsen ikke leder til yderligere administrative byrder.

### Artikel 8, stykke 6:

Valget mellem litra a) eller b) læses som et enten eller – betyder formuleringen, at der ikke må tages ét reduceret ugehvil og tre regulære ugehvil i en fireugers periode? Hvis dette er tilfældet foreslås indsat: ”, eller c) tre regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer” og i det efterfølgende afsnit ”Ved anvendelsen af litra b) eller c) ...”

### Artikel 8, stykke 7:

Bestemmelsen medfører en væsentlig indskrænkning i fleksibiliteten og dermed en forringelse af mulighederne for en effektiv transportplanlægning. Som bestemmelserne er i dag, kan compensationen for et reduceret ugehvil tilrettelægges i forbindelse med et dagligt hvil. Ifølge forslaget vil compensationen fremover skulle afholdes i tilknytning til et 45-timers hvil. ITD ønsker at opretholde den gældende bestemmelse.

### Artikel 8a:

ITD vurderer, at forslaget om en præcisering af den gældende lovgivning inden for hvil i førerhuset er et fornuftigt modsvar til de nationale forbud mod hvil i førerhuset, som Tyskland og andre EU-lande for nylig har indført. EU-Kommissionen følger her en indstilling fra EU-Domstolens generaladvokat, hvor man forbyder, at chauffører kan foretage deres lovpligtige 45-timers hvil i deres køretøj. Samtidig foreslår man dog en model, hvor chaufføren kan afholde flere reducerede hvil og dermed kan udskyde det lovpligtige 45-timers hvil. Forslaget betyder, at chaufføren får mulighed for at køre ude i længere tid - før han skal afholde sit lovpligtige 45-timers hvil. ITD er, som nævnt, positiv, men det er afgørende, at de to elementer ses i en sammenhæng og ikke skilles ad.

### Artikel 8b:

ITD kan ikke støtte Kommissionens forslag under stykke 8b:

1) ITD mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sin fritid. Grundlæggende bør enhver ansat frit kunne disponere over egen fritid og beslutte, hvor denne tilbringes. Jævnføre ovenstående



bemærkninger mener ITD, at referenceperioden bør være fire uger. En konsekvent overgang til en 4-ugers ramme vil kunne skabe øget fleksibilitet for både chauffører og transportvirksomheder og mulighed for effektiv planlægning.

2) Efter ITD's opfattelse bør referencen i teksten endvidere tage udgangspunkt i ansættelsesstedet og ikke den ansattes bopæl. Årsagen er, at den ansattes bopæl ikke bør være en hindring for chaufføren, ligesom det kan være problematisk, at det at en chauffør, som ønsker at skifte bopælsland, kan have betydning for ansættelsesforholdet.

ITD foreslår derfor enten artikel 8b slettet eller ændret til:

<i>Foreslået artikel 8b:</i>	<i>Foreslås ændret til:</i>
"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver <u>tre</u> på hinanden følgende uger."	"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren, <u>hvis denne ønsker det, har mulighed for at returnere til ansættelsesstedet kan tilbringe og afholde</u> mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, <u>på sin bopæl</u> i løbet af hver <u>fire</u> på hinanden følgende uger."

*Artikel 9, stykke 1:*

Positivt, at "færgereglen" udvides til også at kunne anvendes i forbindelse med et reduceret ugehvil. Tiltaget øger fleksibiliteten i forbindelse med planlægningen af de berørte transportere.

*Artikel 12, stykke 2:*

Positivt, at fleksibiliteten øges for at nå frem til egnet indkvartering i særlige tilfælde.

*Artikel 3, litra h), artikel 4, litra r), artikel 7, stykke 3, artikel 14, stykke 2, artikel 15, artikel 19, stykke 1, artikel 22, stykke 1, stykke 2, stykke 3a og 3b, artikel 25, stykke 2:*

Ingen bemærkninger

*Bemærkninger til ændringsforslag af 165/2014/EU*

*Artikel 8, stykke 1, andet led:*



Ingen bemærkninger.

Side 100/166

*Artikel 34, stykke 7, første afsnit:*

ITD anerkender vigtigheden af præcise registreringer af, hvornår et køretøj krydser en landegrænse særligt i forbindelse med effektiv håndhævelse af de foreslåede bestemmelser om udstationering med videre. Vi vil dog tillade os at udtrykke betænkelighed ved den manuelle registrering og understrege vigtigheden af en entydig definition af ”egnet holdeplads”. Ved større, stærkt trafikerede grænseovergange, især på motorvejsnettet, er der ikke egnede sideanlæg, hvor så mange lastbilvogntog kan holde ind og indlæse landekode i takografen. Dette kan potentielt føre til uenighed med kontrollerende myndigheder om, hvornår køretøjet når en ”egnet holdeplads”, eller hvorvidt en sådan allerede er passeret, hvis køretøjet underkastes en vejsidekontrol på strækningen efter en grænsepassage.

Dansk Industri

Generelt er der behov for, at forslaget giver mere fleksibilitet i forhold til tilrettelæggelse køretid og hviletid, da reguleringen i dag er en af de mest omkostningstunge og byrdefulde EU-reguleringer på transportområdet. Det er DI Transport opfattelse, at der sagtens kan give mere fleksibilitet uden at det går ud over trafiksikkerheden.

For at lave regelforenkligning for den kollektive bustransport, så skal DI Transport anmode om at undtagelsen i artikel 3 om rutekørsel med personer ændres fra de nuværende 50 km til 100 km, hvilket svarer til de øvrige undtagelser med kilometerbegrænsning.

DI Transport er skeptiske for at udvide registreringen af ”anden arbejdstid” i artikel 6, stk. 5, da det kan øge de administrative byrder.

For så vidt angår to-mandsbetjening, så kan DI Transport støtte præciseringen.

For så vidt angår afholdelsen af ugentlige hvil, mener DI Transport, at det bør være muligt at afholde 1 regulært ugentligt hvil og 3 reducerede ugentlige hvil inden for en periode på fire uger. Dette vil give mere fleksibilitet.

Kommissionens forslag til artikel 8, stk. 6 er i øvrigt upræcist, da det kan læses som at det er enten a) fire regulære ugentlige hvil eller b) to reduceret ugentlige hvil og to regulære ugentlige hvil. Det bør dog også være muligt f.eks. kun at afholde ét reduceret ugentlig hvil og 3 regulære ugentlig hvil.

Kommissionens forslag giver lidt mere fleksibilitet i forhold til afholdelse af det ugentlig hvil og det reducerede ugentlig hvil ved at tillade to reducerede ugentlige hvil i træk, hvilket er positivt. Men det er desværre langt fra tilstrækkeligt og svært at anvende i praksis, da forslaget ikke samtidigt giver mere fleksibilitet i forhold til den gennemsnitlige køretid.



DI Transport mener derfor, det er helt afgørende, at køretid også regnes over en fire uger periode, uden at den maksimale køretid nødvendigvis ændres, dvs. at artikel 6 stk. 3 i forordning 561/2006 bør ændres til *"summen af køretiderne på fire på hinanden følgende uger må ikke overstige 180 timer"*, i stedet for de nuværende 90 timer på to uger. Dette vil give mere fleksibilitet uden at øge maksimale ugentlige køretiden.

For så vidt angår den daglige køretid, så bør det tillades, at den daglige køretid sættes til ti timer eller alternativt højst fire gange i løbet af en uge sættes op til ti timer, i stedet for de nuværende to dage på en uge. Dette vil hellere ikke øge den ugentlig køretid, men giver mere fleksibilitet.

DI Transport mener, at kompensationen for reduceret ugentlige hvil fortsat bør kunne afholdes før eller efter en anden hviletid, dvs. enten daglige hvil og/eller regulære ugentlig hvil, ellers vil det være en væsentlig begrænsning køre- og hviletidsregler og tilrettelæggelse af arbejdet. DI Transport lægger derfor vægt på at fastholde den nuværende artikel 8, stk. 7 i forordning 561/2009.

Håndhævelsen af de nuværende upræcise regler om afholdelse af det regulære ugentlig hvil i en række medlemslande, har skabt usikkerhed og væsentlige øgede byrder for transportbranchen. Der er derfor behov for klare fælles europæiske regler på området.

Kommissionens forslag om, at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i førerhuset, rejser en række praktiske problemer i forhold til håndhævelsen: Hvordan skal chaufføren dokumentere, at han har afholdt et ugentlig hvil ved privat indkvartering eller derhjemme? Skal chaufføren medbringe dokumentation for alle regulære ugentlige hvil afholdt de seneste 28 dage? På mange hoteller skal man være ude senest kl. 12, men hvis chaufføren først må køre igen kl. 17, må han så opholde sig i førerhuset indtil han kan køre igen? Alle usikkerhederne om håndhævelse bør afklares under forhandlingerne.

DI Transport kan ikke støtte Kommissionens forslag til ny artikel 8b, der stiller krav om, at arbejdet skal tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren hver tredje uge kan afholde et regulært ugentlige hvil derhjemme.

Forslaget til ny artikel 8b er det i strid med overenskomsten mellem ATL/DI og 3F om grænseoverskridende kørsel (eksportoverenskomsten), der tillader, at chaufføren kan være væk fra ansættelsesstedet i 28 dage.

DI Transport mener derudover principielt ikke, at forslaget bør fastlægge, hvor chaufføren frivilligt måtte ønske at tilbringe sin fritid. Forslaget til artikel 8b foreslås derfor enten slettet eller ændret til:

*"Vejtransportvirksomheden organiserer førerens arbejde, således at føreren kan, hvis han ønsker det, tilbringe mindst én regulær ugentlig hviletid eller ét ugentligt hvil på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, på sin bopæl i løbet af hver fire på hinanden følgende uger."*



DI Transport kan støtte forslaget til ændring af artikel 12, der giver chaufføren mulighed for at nå passende overnatningsfacilitet i forbindelse med det daglige eller ugentlige hvil.

Afslutningsvis skal DI Transport bemærke, at det er væsentlig at fastholde de nuværende muligheder for undtagelse i artikel 13. Endvidere bør det overvejes, om kørsel med flydende, færdigblandet beton bør tilføjes undtagelsesmulighederne, da disse har en kort levetid fra de har forladt fabrikken.

#### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 09. juni 2017 og har ingen særlige bemærkninger hertil.

#### Danske Speditører

*Europa-Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning 561/2006/EF om minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid mm*

Danske Speditører kvitterer for det fremsendte forslag vedr. ovenstående og for muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for, at der kan blive tale om supplerende bemærkninger fra vores side efter en nøjere granskning af forslaget.

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt, samtidig med at der også skabes ordnede forhold for medarbejderne. Begge dele er vigtige for logistikken og for Danske Speditører.

Danske Speditører håber, at EU-vejpakken kan blive vendepunktet for de perspektivløse og byrdefulde nationale særordninger, der afviger fra den fælles EU-kurs.

Efter vores opfattelse har de mange protektionistiske særordninger ført til tab af konkurrencekraft uden i øvrigt at sikre ordnede forhold for nogen.

Danske Speditører ønsker overordnet at støtte bestræbelserne på at sikre fair konkurrencevilkår på det europæiske transportmarked, forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre trafikikkerheden.

Danske Speditører har ikke noget konstruktivt at indvende imod, at 45-timers hvilet afholdes uden for lastbilen, mens andre hvil kan holdes i førerhuset. Danske Speditører støtter tillige Kommissionens model, hvorefter 45-timers hvilet kan udskydes.



Vi støtter præciseringen af, at arbejdsgiveren er forpligtet til at stille egnet indkvartering med egnede sovefaciliteter og sanitære forhold til rådighed for føreren, hvis føreren ikke kan nå at tage en ugentlig hviletid på en privat beliggenhed.

Danske Speditører mener principielt ikke, at forordningen skal fastlægge, hvor chaufføren skal tilbringe sit hvil. Enhver lønmodtager skal kunne disponere over sin egen fritid og beslutte, hvor denne skal tilbringes.

Både af hensyn til chaufførens sikkerhed, når der tages daglige og reducerede hvil i førerhuset, og af hensyn til muligheden for at parkere lastbil med og uden gods på betrykkende vis i den periode, hvor føreren skal afholde sit lange hvil væk fra køretøjet, ønsker vi det europæiske netværk af sikre parkeringspladser udvides, eksempelvis med assistance fra europæiske programmer som TEN-T.

Danske Speditører mener, at ovenstående initiativer til ”sikker parkering af lastbil med og uden gods” og ”chaufførens sikkerhed” anses for at være en absolut forudsætning for, at det vil give mening med en håndhævelse af forbuddet mod afholdelse af det lange chaufførhvil i førerhuser.

Efter vores opfattelse vil det have stor betydning, at chaufføren ikke blot bliver tvunget væk fra sit køretøj uden at have andre og bedre steder at tilbringe sit lange hvil, ligesom der skal tages seriøse initiativer til etablering af sikrede rasteplasser og overnatningsfaciliteter. Dette vil Danske Speditører gerne i dialog med Vejdirektoratet om.

### Dansk Byggeri

#### *Artikel 13 i Køre-hviletidsforordningen bør også åbnes for at lette administrative byrder for SMV'er og håndværkere*

Begge forordningers formål er at sikre arbejdsforhold og trafiksikkerhed i forhold til professionelle chauffører. Desværre rammer reglerne også mange virksomheder indenfor byggeerhvervet, på trods af at deres primære erhverv ikke er transport, og de ikke er udfordrede i forhold til arbejdsforhold, og sjældent udgør en trafiksikkerhedsmæssig risici. På den baggrund er flere andre brancher udtaget. Det drejer sig eksempelvis om landbrug og gartnerier (art 13.b).

Installation af takograf er samtidig en stor omkostning for en virksomhed, som ofte kun få gange årligt transporterer materiale eller materiel, som gør det nødvendigt at have installeret takograf. Ligeledes er det også en stor administrativ byrde at efterleve regler, kontrol og opbevare data.

Dansk Byggeri har ingen kommentarer til de artikler der åbnes, men mener, at også art. 13 i (EF) nr. 561/2006 bør åbnes, så det kun er nødvendigt at installere takografer, når installationen understøtter forordningens formål, nemlig ordentlige arbejdsforhold og trafiksikkerhed.



### *Listen over mulige nationale undtagelser bør udvides*

Forordningen rummer i Art. 13 en liste over mulige nationale undtagelser, bl.a. landbrugs-, gartneri- skovbrugsvirksomheder m.m. (art. 13b.). Dansk Byggeri mener helt overordnet, at også byggeerhvervet bør medtages på denne liste over undtagelser, da deres primære erhverv heller ikke er transport, på tilsvarende vis som de brancher der er undtaget.

Det er på trods af, at der allerede i dag i forordningens art. 13 d, også kaldet håndværkerundtagelsen, er mulighed for undtagelse fra takograf for en række af byggeriets køretøjer. Ordlyden bør dog ændres en anelse, da den som den er i dag medfører anseelige administrative byrder og økonomiske omkostninger for mange virksomheder. Dansk Byggeri foreslår derfor, at virksomheder som typisk kun transporterer materiel eller materiale til eget brug inden for et geografisk afgrænset område på 100 km, og med max vægt på 7,5 T også undtages, idet de nuværende regler er uhensigtsmæssige. Dansk Byggeri foreslår således, at ordlyden i art. 13d ændres fra:

*”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”*

Til:

*”Køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en størst tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som virksomheden benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.”*

Således, at ”føreren” erstattes med ”virksomheden”.

Det vil skabe langt mere fleksibilitet for mange håndværkere, som i dag eksempelvis kun er undtaget takograf, hvis de eksempelvis transporterer materiale eller materiet, og det udelukkende er dem der anvender det. Ligeledes er det en udfordring i forhold til letvogne, som er fagtermen for fx skurvogne. Efter reglerne om velfærdsforanstaltninger skal der stilles letvogne (fx toiletter og frokostur) til rådighed for medarbejderne, når arbejdet overstiger 3 dage. Men efter Forordningens undtagelser er der krav til, at det udelukkende er den som transportere materiel, som selv skal bruge materiellet. Det vil altså betyde, at hver medarbejder skal transportere sin egen skurvogn, hvis man vil undgå at skulle installere takograf. Det, på trods af, at de hverken overstiger 7,5 T, kører under 100 km fra virksomhedsadressen, og generelt ikke er til fare for trafikikkerheden eller gør det udfordrende at sikre ordentlige arbejdsforhold.

*Flydende beton er fordærveligt*





I de nationale undtagelser i art. 13l og 13n er også mejeriprodukter og slagteriaffald nævnt, fordi det er fordærvelige varer. Dansk Byggeri mener, at også flydende, færdigblandet fabriksbeton bør medtages her. Flydende fabriksbeton, som udelukkende transporteres over korte afstande, og kun har en kort "levetid" på ca. 90 minutter fra det forlader fabrikken før det ikke længere er anvendeligt, bør undtages på linje med de andre allerede undtagede fordærvelige produkter i art 13l og 13 n.

På baggrund af ovenstående, håber Dansk Byggeri, at man vil foreslå Kommissionen at åbne artikel 13 i Køre- hviletidsforordningen ud over de allerede planlagte artikler.

### 3F

Kommissionen har som en del af det, der i daglig tale kaldes vejpakken, fremsat forslag til ændringer i køre- hviletidsbestemmelserne. Den største ændring vedrører ændringerne i ugehvilet, hvor referenceperioden ændres fra 2 til 4 uger og på en sådan måde, at man fremover i en 4 ugers periode vil kunne tage 2 reducerede hvil i 2 på hinanden følgende uger, hvorefter der skal afholdes et regulært ugehvil med tillæg af de resterende timer.

Såfremt en arbejdsgiver vælger at bruge denne regel fuldt ud, vil føreren komme i en situation, hvor det vil være muligt at overnatte i bilen i op til 20 dage i træk. Det efterfølgende lange hvil vil derefter andrage 87 timer. Dette skal ses i forhold til den situation, vi har i dag, hvor man maksimalt kan overnatte i bilen i 12 dage i træk.

Kommissionen oplyser, at ændringerne er indført ud fra et ønske om at indføre mere fleksibilitet i reglerne og understreger, at ændringen efter Kommissionens opfattelse ikke påvirker vejsikkerheden.

Når der er fastsat regler om et regulært ugentligt hvil på mindst 45 timer, er dette selvfølgelig ud fra en betragtning om, at det er den periode, der skal til, før man fuldt ud er udhvilet og kan påbegynde en ny arbejdsperiode.

En forlængelse af arbejdsperioden, som angivet af Kommissionen, vil derfor efter 3F's opfattelse klart have negative effekter på vejsikkerheden. Kommissionen har i sin introduktion til hele vejpakken endvidere gjort opmærksom på, at man vil forbedre de sociale forhold for chaufførerne. Det er der absolut ikke tale om med den foreslåede ændring, idet dette vil gøre det endnu mere vanskeligt, end det er i dag, at få en naturlig balance mellem hjemmeliv og arbejde for internationale chauffører.

Forbundet kan derfor ikke tilslutte sig den foreslåede ændring.

Herudover tydeliggør man forbuddet mod at afholde det ugentlige hvil i bilen og fastslår, at arbejdsgiveren skal stille passende overnatningsmuligheder til rådighed, såfremt hvilet ikke kan afholdes i hjemmet.



Denne ændring hilser 3F velkommen, om end vi gerne havde set, at man havde kvantificeret begrebet ”passende overnatningsmuligheder”, specielt med hensyn til, at flere mere eller mindre seriøse arbejdsgivere på europæisk plan har udtalt, at et sådant forbud er unødvendigt, og at man jo blot kan udstyre chaufføren med et enmandstelt, som han så kan slå op i vejkanten.

Efter 3F's opfattelse indebærer begrebet passende overnatningsmuligheder som minimum, at chaufføren har adgang til et enkeltværelse, der er aflåseligt. Det skal være opvarmet i de perioder af året, hvor der er behov for dette, og der skal selvfølgelig være adgang til bad og toilet samt en eller anden form for spisefacilitet.

## LO

LO støtter de af 3F afgivne bemærkninger til Vejpakken.

## Trafikselskaberne i Danmark

Grundet kombination af ret omfattende materiale samt en kort frist, har jeg lænet mig op af input fra UITPs sekretariat, der fremhæver, at 'as a general statement, one can say that urban public transport (vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometers) is not in the scope of the proposed amendments'. En del af materialet har fokus på grænseoverskridende godstransport. Det følgende er således at betragte som en række mulige observationspunkter fra trafikselskaberne.

*561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer*

Ændringer af køre- og hviletidsreglerne (bl.a. for afholdelse af hvil og registrering af ikke omfattet kørsel) kan for rutekørsel over 50 km betyde meromkostninger for operatøren og dermed højere omkostninger forbundet med de lange ruter.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE, NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

Kommissionens forslag er blevet gennemgået og indledningsvist debatteret ved en række arbejdsgruppemøder i Rådet, hvor medlemslandene har tilkendegivet deres umiddelbare holdning til forslaget (dog med undersøgelsesforbehold).



Under de indledende forhandlinger er modsætningsforholdet mellem EU-15 og EU-13 landene i centrale spørgsmål om sociale vilkår kommet til udtryk.

Side 107/166

En del af arbejdsgruppens arbejde har koncentreret sig om de foreslåede ændringer i køre- og hviletidsforordningens artikel 8 om reglerne om ugentlig hvil. Medlemslandene er meget splittet, hvad angår dette spørgsmål, herunder om forholdet mellem på den ene side at have regler, der sikrer tilstrækkelig fleksibilitet og på den anden side at have regler, der tilgodeser gode arbejdsforhold for chaufførerne.

#### *Hvil i førerhuset*

Forslaget om forbud mod at tage det regulære ugehvil i førerhuset har afstedkommet en del debat i arbejdsgruppen. Blandt andet har der været meget fokus på, hvordan et forbud skal håndhæves af myndighederne. Som et kompromis har formandskabet fremsat forslag om, at det tillades at tage det regulære ugehvil i køretøjet, hvis køretøjet har egnede sovefaciliteter, og køretøjet er parkeret på en sikker parkeringsplads med egnede faciliteter for føreren, f.eks. toilet, bad, mad. Også dette forslag deler medlemslandene, og spørgsmålet om medlemslandenes forpligtelser til at tilvejebringe sikre rasteplasser er blevet diskuteret i den forbindelse. Flere lande har fremført, at det er en opgave men markedet og ikke landene, at tilvejebringe sådanne faciliteter.

#### *Forpligtelse for føreren til at returnere hjem*

Diskussionen i arbejdsgruppen har også centreret sig om, hvorvidt føreren skal pålægges en pligt til at tage hjem med et vist interval, eller om forpligtelsen skal påhvile transportvirksomheden med henblik på at organisere arbejdet, så føreren har en mulighed for at tage hjem. Definitionen af, hvad "hjem" er, har været genstand på megen debat.

Det er Kommissionens forslag, at føreren skal have mulighed for at komme hjem hver tredje uge for at forhindre 'nomade'-chauffører. Intervallet har været debatteret og har afstedkommet flere kompromisforslag, som der ikke er enighed om. Der har samtidig været et fokus på, hvordan kravet skal håndhæves, og om hensigtsmæssigheden i at regulere, hvor chauffører må tilbringe deres fritid.

#### *Gennemførelsesretsakter (artikel 25, stk. 2)*

Flere medlemslande har under forhandlingerne udtrykt bekymring for forslaget om, at Kommissionen skal have mulighed for at vedtage gennemførelsesretsakter til at sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningen.

#### *Takografforordningen*

Hvad angår forslaget om, at det skal registreres i takografen, når køretøjet krydser en landegrænse, er medlemslandene også splittet mht., hvor restriktivt



et krav der skal pålægges. Det har været diskuteret, om indtastningen i takografen skal ske ved den først egnede holdeplads, efter grænsen er krydset, eller om indtastningen først er påkrævet, når føreren holder en pause eller hvil, der er bestemt af køre- og hviletidsreglerne. Det er endvidere blevet diskuteret, om transit, hvor der ikke gøres hold i et medlemsland, er omfattet.

Diskussionerne har afstedkommet, at spørgsmålet om fremrykning af ibrugtagningstidspunktet for den ”intelligente” takograf er bragt på bane i forhandlingerne.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag til ændring af henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Forslaget fokuserer på forenkling og præcisering af gældende regler, hvilket sikrer ensartet anvendelse og håndhævelse af de to forordninger, ligesom visse regler tilpasses, så de imødekommer sektorens behov. Regeringen vil arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre fair konkurrence, og som bidrager til en styrkelse af håndhævelsen af de fælles regler.

Regeringen finder dog, at forslaget rejser en række håndhævelsesmæssige spørgsmål, navnlig i relation til fortolkning af reglerne, som adresseres i forbindelse med forhandlingerne. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative omkostninger, **samt at medlemslandene ikke pålægges at iværksætte omkostningstunge kontrolforanstaltninger.**

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.

### **11. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionens initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



**Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter)**

KOM(2017) 275 final.

Til politisk drøftelse (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet).*

*Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".*

*De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler, samt at der **for disse køretøjer** fastsættes en øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder. Det foreslås desuden, at vignetter helt udfases, samt at **muligheden for at undtage** lette lastbiler **fra afgiftsordninger bortfalder**. Der stilles desuden forslag til ændringer i rammerne for fastsættelse af afgiftssatser, så det bl.a. efter forslaget bliver muligt at lægge en afgift på trængsel oven i infrastrukturafgiften. Provenuet fra en afgift på trængsel foreslås øremærket tiltag, som reducerer trængsel.*

*Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørslens omkostninger.*

*Regeringen finder det vigtigt, at den eksisterende vignetordning for lastbiler kan bibeholdes, idet det vurderes, at omkostningernes andel af merprovenuet ved omlægning til en kilometerbaseret afgift vil være betydelige. Tilsvarende finder regeringen det vigtigt, at der fortsat er mulighed for at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.*

*Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger.*



## 2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 meddelelse om "Et mobilt Europa". Kommissionen ser intelligent opkrævning af vejafgifter som et element i den satte dagsorden og foreslår i den forbindelse en række ændringer i eurovignetdirektivet.

Eurovignetdirektivet fastsætter lovrammen for at opkræve afgifter på lastbiler og lastbiltrafik. Udgangspunktet for direktivet var oprindeligt at fjerne konkurrenceforvriddning mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjerne og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter.

Eurovignetdirektivets formål blev udbygget i 2011. Det skal herefter ud over sit oprindelige formål understøtte medlemsstaternes anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og derved bidrage til fremkommelighed på vejnettet, reduktion af vejtrafikkens bidrag til klimaforandringer, luftforurening, støj mv.

Kommissionen har opgjort, at vejafgifter eller tidsbaserede afgifter for brug af vejnettet anvendes i 24 medlemsstater. I evalueringen af eurovignetdirektivet i 2013 fandt Kommissionen, at der er store forskelle mellem de nationale politikker på området og evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaseede vejafgifter, differentiering eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder for brugerne såvel som for offentlige myndigheder.

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113). De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører vejafgifter og brugsafgifter, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse *Et mobilt Europa*. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer, KOM(2017) 276, samt om forslag til ændring af direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompengedirektivet), KOM(2017) 280.

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 7. juni 2017.

## 3. Formål og indhold

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter:



### 3.1 Anvendelsesområde

Kommissionen foreslår, at direktivets anvendelsesområde udvides fra lastbiler til også at omfatte busser **samt person- og varebiler. Eksisterende og planlagte nye afgiftsordninger for person- og varebiler vil således være omfattet af reguleringen i direktivet.** De eksisterende muligheder for at undtage lastbiler under 12 ton fra afgiftsordninger **for lastbiler** foreslås samtidig fjernet. **Endelig vil afgiftsordninger for lastbiler også skulle omfatte busser.**

Det foreslås endvidere, at direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte flere vejkatégorier. En række bestemmelser i direktivet foreslås således at skulle gælde for alle veje. Det vedrører bl.a. forholdsmæssighed af afgifterne.

### 3.2 Vignetter

For busser foreslås den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder fastsat som for lastbiler.

For person- og varebiler fastsættes den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder gennem en ændring af direktivet.

For lastbiler og busser foreslår Kommissionen, at anvendelsen af vignetordninger (brugsafgifter) udfases senest 31. december 2023. Kommissionen foreslår desuden, at vignetordninger for personbiler og varebiler ikke kan indføres efter forslaget's ikrafttrædelse, samt at sådanne ordninger skal være udfaset senest den 31. december 2027.

### 3.3 Afgiftssatser

For lastbiler og busser foreslås fælles referenceværdier i eurocent pr. kilometer, for så vidt angår disse køretøjers bidrag til eksterne omkostninger til luftforurening og støj.

For lastbiler foreslås differentieringen af infrastruktureafgiften på baggrund af Euro-emissionsklasser erstattet af en differentiering på baggrund af en nyudviklet standard for lastbilers energieffektivitet. Det foreslås således, at differentiering efter EURO-emissionsklasser udfases senest den 31. december 2021.

For alle typer af køretøjer foreslås det, at det gøres obligatorisk at medtage eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen, når det drejer sig om trafik i byer.

Det foreslås, at trængsel kan indgå i afgiftssatsen på en vejstrækning, når dette element indgår i afgiftssatsen for alle øvrige typer af køretøjer på strækningen.



### 3.4 Øremærkning

Afgiftsprovenu fra trængselselementet i afgiftssatsen foreslås øremærket til at skabe løsninger på problemer med fremkommelighed på de pågældende vejstrækninger.

Side 112/166

## 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke.

## 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Hvad angår udvidelsen af direktivets område til også at gælde busser, personbiler og varebiler, anfører Kommissionen, at alle klasser af køretøjer bidrager til vejtrafikkens negative konsekvenser for omgivelserne i EU og på globalt plan i form af CO<sub>2</sub>-emissioner, luftforurening og trængsel.

Medtagelsen af personbiler og varebiler vil bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemsstater diskriminerer lejlighedsvis brugere eller udenlandsk registrerede køretøjer. Samtidig vil medtagelsen af busser kunne bidrage til at ligestille persontransport med godstransport, som tilfældet er på vej og jernbane.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen for at reducere eksternaliteter fra transportsektoren varetages mest hensigtsmæssigt ved en fælles europæisk tilgang.

## 6. Gældende dansk ret

Direktiv 1999/62/EF er implementeret i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse, jf. LBK nr. 896 af 15/08/2011. Denne lov hjemler opkrævning af vejbenyttelsesafgift af danske og udenlandske afgiftspligtige lastbiler.

Den danske vejbenyttelsesafgift er en del af den såkaldte Eurovignette, der er en fælles afgift for lastbiler til godstransport med totalvægt på 12 ton og derover. Afgiften betales for benyttelse af vejnettet i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige. Afgiften betales for såvel nationale lastbiler som lastbiler, der er registreret i lande udenfor samarbejdet. Når afgiften er betalt i ét af landene i samarbejdet, kan der køres i alle fire lande. Satserne er fælles for





landene og er aftalt landene imellem. Afgiften kan betales ved køb af elektroniske vignetter med en varighed på en dag, en uge, en måned eller et år. Danske lastbiler betaler afgiften én gang årligt sammen med vægtafgiften. Det indgår som en del af Retssikkerhedspakke II, at Danmark tilslutter sig et forslag om satsforhøjelser i Eurovignetten.

Der betales ikke dansk vejbenyttelsesafgift for de køretøjstyper, der er omfattet af forslaget udvidelse af direktivets anvendelsesområde (person- og varebiler samt busser og lastbiler under 12 ton).

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget vedtages, skal den eksisterende fælles Eurovignetteafgift i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige for tunge godskøretøjer udfases senest i 2023. Det er uklart, hvorvidt afgiften forud herfor skal udvides til også at omfatte lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton samt busser. Det er også uklart, hvorvidt den eksisterende differentiering efter EURO-emissionsklasser vil skulle ophæves forud for udfasningen.

Hvis forslaget vedtages, skal der træffes beslutning om, hvorvidt implementering af direktivet i dansk ret skal ske gennem lov om afgift af vejbenyttelse, eller om det henset til det ændrede indhold i direktivet bør ske gennem en anden lovgivning.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Kommissionens forslag indskrænker den danske stats råderet til frit at fastlægge afgiftssatser for udenlandsk indregistrerede køretøjers anvendelse af vejnettet i Danmark.

**Ændringen i direktivet har i Danmark konsekvenser for opkrævning af følgende afgifter (1) vejbenyttelsesafgiften (2) broafgifter på Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron (3) afgiften på Femern Bæltforbindelsen og andre kommende brugerafgifter for benyttelse af anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel. Desuden vil ændringerne i direktivet have betydning for muligheden for at gennemføre (4) den planlagte periodebaserede vejafgift for person- og varebiler.**

Ad 1. Direktivet vil få statsfinansielle konsekvenser gennem forslaget om, at der skal ske en udfasning af vignetter, hvilket for lastbilernes vedkommende er foreslået til 31. januar 2023. Det vil medføre et mindre provenu for staten på i størrelsesorden [400-450] mio. kr. om året **med udgangspunkt i gældende satser og satsstruktur, heraf et mistet provenu fra udenlandske køretøjer på i størrelsesordenen [150] mio. kr. pr. år.** Hvis et tilsvarende provenu efter 2023 skal opkræves gennem en



kilometerbaseret vejafgift, vil der være **mulighed for at indføre et nyt afgiftssystem, hvis provenu vil afhænge af det valgte niveau for takster. Der må samtidig påregnes øgede** administrative omkostninger i forbindelse med opkrævning af afgiften. De administrative omkostninger ved opkrævning af vejafgifter i 2024 er ikke vurderet nærmere, men baseret på Skatteministeriets afdækning i 2012 kan meromkostningen vise sig at blive betydelig og måske af en størrelsesorden, som ikke står i et rimeligt forhold til provenuets størrelse. **Omkostningerne til etablering og drift af en kilometerbaseret ordning blev dengang vurderet til at udgøre i størrelsesordenen [400] mio. kr. årligt opregnet til 2017-niveau.**

Det er ikke klart, hvorvidt afgiftspligt for lette lastbiler og busser samt en ophævelse af differentieringen af satserne efter EURO-emissionsnormer skal indføres forud for udfasningen af vejbenyttelsesafgiften. Det er heller ikke klart, hvad der i givet fald vil gælde om satser og satsstruktur. Sådanne ændringer vil kunne have betydning for provenuet fra vejbenyttelsesafgiften i en kortere periode. Det er dog på det foreliggende grundlag ikke muligt at opgøre mulige provenueffekter.

Ændringer i satsstrukturen, indføjelser af nye køretøjskategorier i afgiftssystemet samt en udfasning af afgiften vil have administrative økonomiske konsekvenser for SKAT. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

#### Ad 2. Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron

De nærmere konsekvenser afdækkes.

#### Ad 3. Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel

De nærmere konsekvenser afdækkes.

Ad 4. I aftalen af 21. september 2017 mellem regeringen og Dansk Folkeparti om en omlægning af bilafgifterne indgår etablering af en ny periodebaseret vejafgift for person- og varebiler. En sådan ny ordning forventes indført med virkning fra 2020. Vejafgiften indrettes således, at den tilvejebringer et provenu opgjort efter tilbageløb og adfærd, samt administrative omkostninger og efter tilbageførsel til danske bilister på [0,3] mia. kr. fra 2020 og frem.

Ifølge forslaget kan nye periodebaserede afgifter for person- og varebiler ikke indføres efter direktivets ikrafttrædelse, og allerede eksisterende ordninger skal udfases igen senest i 2027. Den planlagte nye afgiftsordning vil således – hvis den indføres forud for direktivets ikrafttrædelse – skulle udfases igen senest i 2027.



### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

En udfasning af den eksisterende vejbenyttelsesafgift samt manglende mulighed for at indføre eller bibeholde nye periodebaserede vejafgifter vil indebære et mistet provenu fra udenlandske køretøjer. Dette provenu udgør i dag med gældende satser og satsstruktur i størrelsesordenen [150] mio. kr. pr. år. Hvis provenuet fra vejbenyttelsesafgiften skal tilvejebringes via andre afgifter på danske lastbiler (f.eks. ved en forhøjelse af vægtafgiften), vil afgiftsbelastningen af vognmandserhvervet blive væsentligt øget, da det hidtidige provenu fra udenlandske lastbiler fremadrettet vil skulle dækkes af danske lastbiler.

For de af transporterne, der ikke udføres i konkurrence med udenlandske vognmænd, kan det forventes, at de øgede omkostninger vil blive overvæltet i fragtpriserne. For så vidt angår internationale transporter, hvor danske vognmænd opererer i konkurrence med vognmænd fra andre lande, kan de øgede omkostninger forventes tilbagevæltet i lønningerne.

Det skal bemærkes, at betalt vejbenyttelsesafgift i ét af de fire lande i Eurovignetordningen (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige) giver adgang til at benytte det afgiftspligtige vejnet i alle fire lande. I den udstrækning de øvrige tre lande indfører nye vej- eller brugsafgifter for nationale og udenlandske lastbiler, vil omkostningerne øges yderligere for danske vognmænd, der kører i disse lande.

Indførelse af en ny periodebaseret vejafgift for person- og varebiler forventes fra 2020 at indbringe et provenu på [0,3] mia. kr. årligt fra udenlandske bilister efter tilbageløb og adfærd, samt administrative omkostninger og efter tilbageførsel til danske bilister. Dette beløb indgår som finansiering af aftalen om omlægning af bilafgifterne og må således forudsættes at skulle tilvejebringes ved øget beskatning af danske borgere og virksomheder.

En overgang til kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler efter principperne om ”forureneren betaler” og ”brugeren betaler” vil som udgangspunkt – hvis satserne og satsstrukturen i højere grad end i dag afspejler de eksterne omkostninger ved transporterne – have positive samfundsøkonomiske effekter. Det skyldes, at der herved skabes yderligere incitament til mere effektiv udnyttelse af transportressourcerne og til anvendelse af mere miljøvenlige og brændstoføkonomiske lastbiler. Dermed kan en ny afgiftsordning resultere i færre negative effekter fra vejtrafikken. Denne betragtning indeholder ikke forskellige afledte effekter, herunder fordelings effekter eller effekter som følge af afviklingen af den nuværende vejbenyttelsesafgift og øgede administrative omkostninger ved en ny ordning.

Særligt bemærkes det, at en kilometerbaseret afgift må forventes at øge omkostningerne i vognmandserhvervet, og at disse omkostninger kan forventes overvæltet i fragtpriserne og videre i varepriserne. Desuden vil en



kilometerbaseret afgift i højere grad end den nuværende afgift påvirke borgere og virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige især påvirke borgere og virksomheder i og omkring de større byer.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Direktivet pålægger ikke vejmyndigheder i EU-landene at indføre vejafgifter. En udfasning af vejbenyttelsesafgiften vil umiddelbart indebære en reduktion i erhvervenes omkostninger på i størrelsesordenen [250-300] mio. kr. pr. år.

Hvis der etableres en kilometerbaseret afgift til erstatning for den nuværende vejbenyttelsesafgift, vil der være mulighed for at øge det samlede provenu fra ordningen. Hvis denne mulighed udnyttes, vil omkostningerne i erhvervene blive øget.

En kilometerbaseret afgift vil desuden i højere grad end den nuværende afgift påvirke virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige især påvirke virksomheder i og omkring de større byer.

I det omfang, direktivet opfylder formålet om at indføre intelligent opkrævning af vejafgifter, vil forslaget kunne medvirke til at reducere de administrative byrder for erhvervslivet og private brugere af veje med afgiftsordninger i Danmark og udlandet.

Med Kommissionens forslag vil trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnå en bedre beskyttelse mod fiskalt begrundede vejafgifter og brugsafgifter. Direktivet beskytter dermed erhvervsliv og borgere mod afgifter, som ikke kan begrundes ud fra kørselens direkte eller indirekte omkostninger.

## **8. Høring**

### DI Transport

DI Transport er generelt skeptisk over for forslaget, der på en række punkter vil øge beskatningen på mobilitet. DI Transport er dog positiv over for fælles regler, der sætter et effektivt loft over medlemsstaternes beskatning af udenlandske køretøjer.

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve



vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser, hvilket DI Transport ikke kan støtte, da det vil være et væsentligt tilbageskridt for den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Derudover er DI Transport skeptisk over at sænke vægtgrænsen for vejbenyttelsesafgifter fra 12 tons til 3,5 tons, da det vil øge beskatningen, og det bør være op til medlemsstaterne, om man vil øge afgifterne.

DI Transport er desuden modstander af Kommissionens forslag om, at medlemslandene tvinges til at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter. DI Transport mener, at det fortsat skal være op til den enkelte medlemsstat, om det vil indføre kørselsafgifter eller bibeholde vejbenyttelsesafgifter. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at de nuværende systemomkostninger til kørselsafgifter er uforholdsmæssigt store.

En stor del af de danske eksportvirksomheder vil blive påvirket, hvis forslaget medfører, at f.eks. Tyskland kan øge afgifterne på de lastbiler, der kører til og fra Danmark.

Forslaget bør derfor ikke øge muligheden for at forhøje de eksisterende afgifter, men til gengæld indeholde et klart loft over afgifterne. Det gælder bl.a. i forhold til referenceomkostninger for infrastrukturafgifter. DI Transport skal opfordre til, at der laves konsekvensberegninger på dette.

Tilsvarende kan DI Transport ikke støtte en tilføjelse af en trængselsafgift oven på de eksisterende kørselsafgifter. En eventuel trængselsafgift for lastbiler på motorvejene omkring Hamborg vil øge omkostningerne for det danske eksporterhverv, da de øgede omkostninger alt andet lige vil blive væltet over på kunderne. Afgifterne kan allerede i dag tage højde for trængsel, idet der er mulighed for at varierer afgifter efter tidspunkt på dagen, som f.eks. myldretid.

En eventuel trængselsafgift bør i givet fald opkræves alle køretøjer, der forårsager trængsel og ikke kun lastbiler. Tilsvarende bør den kun opkræves på de tidspunkter på døgnet, hvor der rent faktisk er trængsel, og ikke f.eks. om natten. Der bør heller ikke være muligt både at opkræve trængselsafgift på motorveje ind til byen og bompeng for at køre ind i bymidten.



For så vidt angår muligheden for at variere afgifterne efter CO<sub>2</sub>-udledning, så bør det ikke føre til højere afgifter, da lastbiler og den øvrige vejtransport allerede betaler for CO<sub>2</sub>-omkostninger gennem brændstofafgifterne.

DI Transport skal i den forbindelse påpege, at vejbenyttelsesafgifter er upræcise i forhold til beskatning af CO<sub>2</sub>, da det ikke afspejler den faktiske CO<sub>2</sub>-udledning og dermed ikke belønner f.eks. grøn kørsel. Forslaget for Kommissionen synes heller ikke at tilgodese kørsel med f.eks. højere iblanding af bæredygtige biobrændstoffer eller brug af biogas.

DI Transport er positive overfor at lade biler og varebiler omfatte af de fælles principper i forslaget, da det kan bidrage til, at medlemslandene ikke diskriminere mod udenlandske køretøjer. I den forbindelse mener DI Transport, at muligheden for at variere de månedlige, ugentlige vejbenyttelsesafgifter for personbiler i forslaget til ny artikel 7c, bør være en væsentlige lavere procentsats af den årlige afgifter end forslaget, så der ikke diskrimineres mod lejlighedsvis brugere.

#### Dansk Kollektiv Trafik

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Det gælder både rutebuskørsel og turistbuskørsel. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser. Der er i 2017 godt 13.000 indregistrerede turist- og rutebusser i Danmark. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik kan ikke støtte, at forslaget vil pålægge erhvervet en så betydelig meromkostning, som sidste ende vil betyde en forringelse af den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af, at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

#### Trafikselskaberne i Danmark

I fald der bliver lagt op til, at også rutekørsel omfattes af vejbenyttelses/kørselsafgift bemærkes, at kollektiv trafik via rutebiler er karakteriseret ved ikke at være grænseoverskridende, hvorfor pålæggelse af vejafgifter her alt andet lige ikke vil bidrage til et velfungerende indre marked. Derimod vil vejafgifter kunne bruges til at gøre det mere attraktivt at vælge kollektive transport, hvis denne friholdes eller give incitament til at vælge fossilfri kollektiv transport, om der sker differentiering efter miljøbelastning

#### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter principielt en fremtidig provenuneutral omlægning af



afgifterne på privatbiler, der tager højde for, hvor og hvornår bilen kører samt bilens emissioner. En sådan ændring af afgifterne kræver dog et system, der er relativt billigt i drift, som har en meget lav fejlmargen, og som er internationalt koordineret. Erhvervstransporten skal undtages for kørselsafgifter, da den allerede er tilrettelagt ud fra størst mulig omkostningseffektivitet. Afgifter vil ikke virke adfærdsregulerende, idet godset under alle omstændigheder skal frem til kunderne. På den baggrund kan Dansk Erhverv ikke støtte Kommissionens forslag om at lade busser omfatte af reglerne.

Samtidig kan Dansk Erhverv dog støtte ideen om, at indtægter fra eventuelle trængselsafgifter anvendes til at mindske den bestående trængsel. Dansk Erhverv gør derimod ikke på foreliggende grundlag ind for, at der skal ske et skifte fra vej-benyttelsesafgifter til et system, der er baseret på antal kørte kilometre – road pricing – da teknologien efter vores opfattelse ikke er klar og administrationsomkostningerne er for høje.

Derudover vil en kilometerafgift som den foreslåede ramme både de danske og EU's andre yderområder uforholdsmæssigt hårdt.

Dansk Erhverv anerkender Kommissionens ønske om at mindske CO<sub>2</sub> udledningen, men gør samtidig opmærksom på, at dette ikke vil blive en nødvendig følge af at gå over til kilometerafgift.

Dansk Erhverv bifalder Kommissionens ønske om delvist, at forbinde de indkrævede afgifter med en øget investering i vejinfrastruktur, men må samtidig udtrykke skepsis overfor, hvorvidt disse penge vil blive direkte øremærkede, eller om de potentielt ender med at blive anvendt til andre projekter eller sektorer.

Dansk Erhverv ønsker, at det nuværende system med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter fortsætter og opdateres, så det bliver mere tidssvarende, herunder at den opdateres til Euro 6.

Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at støjafgifter kun anvendes i områder, hvor der reelt er støjproblemer, og går ud fra, at dette samtidigt betyder, at skulle støjproblemerne i et område blive løst, så vil støjafgiften også bortfalde.

Derudover er det positivt at se, at afgift for eksterne omkostninger ikke vil blive opkrævet for de køretøjer, der opfylder de strengeste EURO emissionsstandarder, men vi er uforstående overfor, at denne ordning bortfalder efter 4 år.

#### Sund & Bælt Holding A/S

Sund & Bælt udtrykker generelt bekymring ved, at direktivet indeholder en bred vifte af uklarheder omkring direktivets bestemmelser. Det vanskeliggør i utilsigtet grad fortolkningen af direktivets bestemmelser og konsekvenser



heraf. Dette forhold er kun skærpet ved det nye forslag, som indeholder en række udvidelser.

Selskabet bemærker, at direktivet i sin ultimative udstrækning er uhensigtsmæssig og unaturlig at anvende på de projekter i Danmark, der finansieres efter statsgarantimodellen. Det bør derfor fremgå eksplicit af direktivet, at denne type infrastruktur er undtaget; som minimum på de parametre, der er afgørende betydning for prisfastsætningen på de faste forbindelser.

Herudover opfordrer selskabet til, at der foretages en nærmere analyse af en række elementer i forslaget:

Navnlig bør rækkevidden af Direktivets krav til det maksimale niveau for infrastrukturafgifter (som ikke gælder for Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron som følge af overgangsbestemmelsen), vurderes grundigt i forhold til fremtidige forbindelser, så det som minimum sikres, at tilsvarende undtagelser gælder for disse.

Herudover er der en central uklarhed i Direktivets bestemmelser om inddrivelse af infrastrukturuomkostninger i forhold til, om hvorvidt direktivet fremover vil indeholde en grænse for, hvor meget der kan opkræves i afgift fra lette køretøjer, og hvorledes en sådan grænse i givet fald beregnes. Selskabet opfordrer til, at denne uklarhed bliver drøftet med Kommissionen, ligesom de økonomiske konsekvenser heraf i givet fald bør undersøges.

Selskabet opfordrer grundlæggende desuden til, at det grundigt undersøges med Kommissionen, om der med de nye bestemmelser skabes en situation, hvor muligheden for at etablere nye brugerfinansierede forbindelser vanskeliggøres i unødigt grad, hvilket ikke kan være hensigten med direktivet henset til, at de store brugerfinansierede projekter styrker mobiliteten i EU ved at lukke kritiske huller i TEN-T-nettet.

#### Danske Speditører

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt. Derfor vil vi hilse det med glæde, hvis ovenstående forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

#### ITD

ITD mener principielt, at vejskatter er et udtryk for en uheldig skat på mobilitet. Det er derfor væsentligt for ITD, at der udarbejdes fælles EU-regler, der sikrer en høj grad af ensartethed. Vejskatter bør aldrig være så høje, at





opkrævningen heraf får negativ betydning for erhvervslivets konkurrenceevne i EU, herunder ikke mindst i forhold til virksomheder i EU's randområder.

Side 121/166

Kommissionen lægger med forslaget op til overordnede principper om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Disse to principper bakker ITD principielt op om. Vi er heller ikke negativt indstillede over for, at lastbiler, der forurener mere end andre, pålægges højere afgifter under kørsel sammenholdt med mere miljøvenlige køretøjer.

Desuden bakker vi op om et system, der prioriterer afgiftsopkrævning ved brugen af infrastrukturen frem for faste årlige afgifter. Vejskatter skal dog være fair fordelt på alle køretøjer – og dermed ikke kun omfatte lastbiler.

Afgiftsbetalinger i EU er i dag præget af forskellige nationale vejskatordninger. Det er derfor positivt, at Kommissionen opfordrer til at fjerne de forskellige nationale ordninger – alt med henblik på at skabe mere ensartede regler for vejafgifter i EU. EU bør sikre fair konkurrence, hvorfor transportvirksomheder bør behandles ens uanset nationalitet. Hertil bør selve afgiftsopkrævningen ske på den til enhver tid mest "smarte" måde, så den nyeste teknologi altid finder anvendelse.

ITD mener, at statslige indtægter fra vejskatter alt andet lige bør øremærkes til vedligehold og udbygning af vejinfrastrukturen. Afgiftsstørrelserne må derfor alt andet lige ikke være højere end, hvad der medgår af midler hertil. Det er i den sammenhæng vigtigt med et loft over afgifternes størrelse.

ITD beder i øvrigt om, at det undersøges, hvorvidt hjemlen vedrørende opkrævning af eurovignetter er omfattet af skatte- eller af transportlovgivningen. Dette spørgsmål kan få betydning for, hvilken beslutningsprocedure der kan anvendes i EU (enstemmig beslutning eller beslutning med kvalificeret flertal).

#### DTL

Generelt finder DTL, at dette forslag er meget ambitiøst. Det bygger på en række antagelser – som fx en kommende vedtagelse af CO2-standarder.

Et skifte fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift til road pricing har været grundigt diskuteret i Danmark for nogle år siden, hvor den daværende regering netop valgte at droppe et sådant skifte, og det er der gode grunde til. For det første er en kilometerafgift en dyr måde at opkræve skat på. For det andet vil en kilometerafgift være et hårdt slag mod yderområderne i Danmark. Efter DTLs opfattelse er det tvivlsomt, hvilke miljømæssige gevinster, der vil være at hente ved at gå fra vejbenyttelsesafgift til road pricing.

DTL har stor sympati for, at Kommissionen i sit forslag søger at kunne skabe et link mellem de indkrævede afgifter (efter fradraget af



opkrævningsomkostningerne) og øgede investeringer i vejinfrastrukturen. DTL må dog udtrykke meget stor skepsis over for, om det måtte blive realiseret.

Side 122/166

DTL vil nærmere analysere konsekvenserne af forslagene til ændringer i bilagene, men finder umiddelbart, at stigningerne i referenceværdierne for eksterne omkostninger er markante. Fx lægges der op til, at store vogntogs trængselsomkostninger kan komme op på at betale ækvivalensfaktoren fra tabel 2 i bilag V på 2,9 gange det maksimale niveau for trængselsafgiften for lette køretøjer i Bilag VI på 198 cent. Dvs. 5,74 € svarende til 43 DKK pr. pr. km!

### DTU

Transport DTU ser de foreslåede ændringer som konstruktive og rigtige og et skridt i retning mod et afgiftssystem der er baseret på den aktuelle anvendelse af vejnettet. Det ses at være rigtigt fremover at anvende differentierede og normbaserede afgifter med afsæt i konkrete CO<sub>2</sub> emissioner samt øvrige eksterne belastninger, der er tæt på de samfundsmæssige marginalomkostninger baseret bl.a. på referenceværdier. Herunder at belønne/reducere afgifter for de mest energirigtige og rene køretøjer. Udviklingen i forbindelse med introduktionen af Euro 6 køretøjer understreger dette forhold.

At indføre trængselsafgifter efter de skitserede principper (de omkostninger køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed) og fastsætte størrelsen af disse til de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en såkaldt tæt på kapacitet situation fremstår ligeledes som en god og operationel løsning. Det fremgår dog ikke hvordan beregningen af disse omkostninger vil blive gennemført herunder hvordan trængselsbelastningen for forskellige køretøjstyper vil blive estimeret.

At indtænke afgifter for andre typer køretøjer måske især varebiler og lastbiler med totalvægt under 12 tons virker ligeledes relevant. Specielt for varebiler (under 3.5 tons) skal dog indtænkes, at disse allerede i en vis udstrækning er belagt med registreringsafgift, hvilket kan have betydning for fastlæggelsen af afgiften.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Ved den første drøftelse af forslaget i rådets arbejdsgruppe for landtransport udtalte en række lande sig imod en udfasning af periodebaserede afgifter.

Luxembourg, Nederlandene og Sverige deltager i samarbejdet om den fælles vignetafgift for tunge godskøretøjer. Muligheden for at fastholde den fælles vignetafgift vil afhænge af de øvrige eurovignettelandes holdning til Kommissionens forslag.



## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørselsomkostninger. Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa. Det er samtidig afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.

Regeringen finder det vigtigt, at den eksisterende vignetordning for lastbiler kan bibeholdes, idet det vurderes, at omkostningernes andel af merprovenuet ved omlægning til en kilometerbaseret afgift vil være betydelige. Tilsvarende finder regeringen det vigtigt, at der fortsat er mulighed for at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger.

Landene i Eurovignetten har tidligere understreget over for Kommissionen, at man bl.a. på grund af forøgede omkostninger til administration og kontrol ikke ønsker at udvide afgiftsbasen til også at omfatte de lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton. Det er således i dansk interesse, at muligheden for at undtage disse køretøjer fra afgiftsopkrævningen, bibeholdes.

Danmark vil ligeledes forholde sig meget skeptisk til forslag om obligatorisk udvidelse af eksisterende ordninger til ligeledes at omfatte busser.

Regeringen vil sikre en afklaring af, hvorvidt den foreslåede udfasning af beskatning differentieret efter EURO-emissionsklasser også omfatter vignetordninger.

Regeringen vil endelig sikre en afklaring af, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.

## 11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer



på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om  
vejpakken den 24. maj 2017.

Side 124/166

| Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 7. juli 2017.



**Dagsordenspunkt 6: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter for køretøjer (eurovignetdirektivet, kapitel II om vægtafgift).**

KOM(2017) 276 final

Til politisk drøftelse (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter for køretøjer.*

*Det gældende direktiv fastsætter minimumssatser for de løbende afgifter (vægtafgift) for tunge godskøretøjer. Kommissionens forslag omfatter en afvikling af minimumssatserne og åbner op for muligheden for en sænkning eller afskaffelse af vægtafgiften for disse køretøjer) Afviklingen af minimumsafgiften foreslås indfaset over en periode på 5 år.*

*Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er at bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".*

*Forslaget bidrager endvidere til programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) ved at lette den administrative byrde forbundet med den nuværende minimumsafgift.*

*Forslaget **giver Danmark større råderum til** at føre skatte- og afgiftspolitik, hvilket regeringen principielt anser for positivt. Der er ikke truffet beslutning om, hvorvidt regeringen ønsker at udnytte de muligheder for at sænke de erhvervsrettede afgifter, som bliver muliggjort, hvis Kommissionens forslag bliver vedtaget.*

*Hvis de gældende afgiftssatser ikke sænkes i Danmark, kan forslaget resultere i udflagning af lastbiler fra Danmark. **Herved reduceres statens provenu fra vægtafgiften og motoransvarsforsikringsafgiften samt evt. også fra vejbenyttelsesafgiften. Hvis Danmark vælger at følge reduktionen af minimumssatserne, vil provenuet fra vægtafgiften umiddelbart blive reduceret i takt med reduktionen i afgiftssatserne, idet dette dog i nogen grad kan blive modsvaret af øget økonomisk aktivitet i erhvervet.***



Regeringens foreløbige generelle holdning tager udgangspunkt i, at der er behov for en yderligere kvalificering af den samlede betydning af vejpakkens forslag for dels det danske vognmandserhverv og dels det fremtidige afgiftsproveneru fra godskørsel.

## 2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 meddelelse om "Et mobilt Europa". Kommissionen ser intelligent opkrævning af vejafgifter som et element i den satte dagsorden og foreslår i den forbindelse en række ændringer i eurovignetdirektivet.

Eurovignetdirektivet fastsætter lovrammen for at opkræve afgifter på lastbiler og lastbiltrafik. Udgangspunktet for direktivet var oprindeligt at fjerne konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjerne og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter.

Eurovignetdirektivets formål blev udbygget i 2011. Det skal herefter ud over sit oprindelige formål, understøtte medlemsstaternes anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og derved bidrage til fremkommelighed på vejnettet, reduktion af vejtrafikkens bidrag til klimaforandringer, luftforurening, støj mv.

Kommissionen har opgjort, at vejafgifter eller tidsbaserede afgifter for brug af vejnettet anvendes i 24 medlemsstater. I evalueringen af eurovignetdirektivet i 2013 fandt Kommissionen, at der er store forskelle i de nationale politikker på området. Evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaseede vejafgifter, differentiering eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder for brugerne såvel som for offentlige myndigheder.

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113). De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører afgifter på tunge godskøretøjer, som er et område, der er omfattet af artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Nærværende forslag om intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse *Et mobilt Europa*. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel III om vejafgifter og afgifter for brug af vejnettet, KOM(2017) 275, samt forslag til ændring af direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompengedirektivet), KOM(2017) 280.

Forslaget er modtaget oversendt i dansk sprogversion den 28. juni 2017.



### 3. Formål og indhold

Hovedformålet med den foreslåede ændring i eurovignetdirektivet er at **skabe incitament til at gå fra tidsbaserede køretøjsafgifter til afstandsbase**rede vejafgifter. Herved vil forslaget bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

Forslaget bidrager endvidere til programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) ved at lette den administrative byrde forbundet med den nuværende minimumsafgift.

Det gældende direktiv fastsætter minimumssatser for den løbende afgift (vægtafgift) af lastbiler eller lastvognstog til godstransport med en totalvægt på 12 ton og derover.

Kommissionen foreslår en trinvis sænkning af den årlige minimumsafgift på tunge godskøretøjer til nul. Sænkningen er fordelt på fem trin over fem på hinanden følgende år, svarende til 20 pct. af den nuværende minimumssats hvert år.

### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal høres i overensstemmelse med proceduren fastsat i TEUF artikel 113. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

### 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet. Den gradvise sænkning af de nuværende minimumssatser, der er fastsat af unionen, kan dog kun gennemføres af Unionen.

Uden indgriben på EU-plan vil medlemsstaterne fortsat være forpligtet til at anvende den laveste køretøjsafgift, selvom de har indført eller påtænker at indføre et mere egnet instrument til at dække de infrastrukturomkostninger, som er direkte knyttet til benyttelse af infrastrukturen. Denne forpligtelse vil forhindre dem i at kompensere godstransportsektoren i samme forhold via afgiftslempelser for køretøjer, hvis omkostningerne ved indførelse af sådanne instrumenter for tunge godskøretøjer skulle vise sig at stige.

Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### 6. Gældende dansk ret

Direktiv 1999/62/EF er implementeret i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse jf. LBK nr. 896 af 15/08/2011.



Opkrævning af vægtafgift er hjemlet i lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv., jf. LBK nr. 185 af 18/02/2014. Lastbiler og lastvognstog til godstransport med totalvægt på 12 ton og derover betaler vægtafgift svarende til minimumssatserne i det gældende direktiv.

## 7. Konsekvenser

### 7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der i lov om afgift af vejbenyttelse henvises til direktivet forstået som det oprindelige direktiv inklusive alle senere ændringer, er der principielt ikke noget behov for at ændre de gældende danske regler, såfremt forslaget bliver vedtaget.

### 7.2 Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget indebærer, at den årlige minimumsafgift (vægtafgift) på tunge godskøretøjer gradvist kan afvikles. Dette har umiddelbart ingen direkte statsfinansielle konsekvenser, da Danmark ikke bliver forpligtet til at ændre de nuværende afgiftssatser.

Erhvervets incitamenter til at lade lastbiler indregistrere i andre lande vil dog blive forøget, hvis andre lande træffer beslutning om at reducere den årlige afgift, jf. formålet med forslaget.

Ved en udflagning af dele af den danske bestand af tunge godskøretøjer reduceres provenuet fra vægtafgiften og – afhængig af den konkrete anvendelse af de udflagede lastbiler – evt. også fra vejbenyttelsesafgiften. Statens samlede provenu fra vægtafgift for lastbiler udgør ca. [85] mio. kr. årligt, hvoraf ca. [50-55] mio. kr. hidrører fra tunge lastbiler. Hertil kommer et provenu fra danske køretøjer fra vejbenyttelsesafgiften på ca. [250-300] mio. kr. årligt.

Hvis Danmark vælger at følge reduktionen af minimumssatserne, skabes ikke incitament til udflagning, men provenuet fra vægtafgiften vil blive reduceret i takt med reduktionen i afgiftssatserne. Dette kan dog i nogen grad blive modsvaret af øget økonomisk aktivitet i erhvervet.

Det potentielle provenutab ved forslaget udgør således i størrelsesordenen [50-55] mio. kr. fra vægtafgiften. Hertil kommer et muligt provenutab fra Eurovignetteafgiften, hvis biler udflages og overvejende anvendes uden for kredsen af Eurovignettelande.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringsafgiftspligtige motorkøretøjer, idet dog lastbiler godkendt til godskørsel for fremmed regning er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringen ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.





Det skal bemærkes, at erhvervets muligheder for at udflage lastbiler i dag er begrænset, og det potentielle provenutab må derfor formodes at forudsætte en samtidig vedtagelse af de i vejpakken foreslåede ændringer til det såkaldte udlejningsdirektiv (2006/1/EF).

En ændring af satserne vil have administrative økonomiske konsekvenser for SKAT. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes umiddelbart at have ingen eller minimale samfundsøkonomiske konsekvenser. I det tilfælde, at andre EU-lande træffer politisk beslutning om at sænke de årlige afgifter for lastbiler, vil transportvirksomheder i disse lande opnå en konkurrencefordel i forhold til de transportvirksomheder, der har lastbiler indregistreret i f.eks. Danmark. Vognmænd med dansk indregistrerede lastbiler vil således kunne opleve tab af markedsandele og reduceret aktivitet i erhvervet. Hvis Danmark vælger at reducere vægtafgiftssatserne, kan resultatet være forøget aktivitet i erhvervet.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

I det tilfælde, at andre EU-lande træffer politisk beslutning om at sænke de årlige afgifter for lastbiler, vil transportvirksomheder i disse lande opnå en konkurrencefordel i forhold til de transportvirksomheder, der har lastbiler indregistreret i f.eks. Danmark. **Hvis Danmark vælger at reducere vægtafgiftssatserne, reduceres omkostningerne i erhvervet.**

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget har ingen eller helt minimale konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU Specialudvalget for Transport og Byggeri. Følgende høringssvar er modtaget:

#### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv bifalder, at opkrævning af kilometerafgift kombineres med en gradvis udfasning af vægtafgift for lastbiler, men må samtidig pointere, at der kun vil blive tale om en meget lille kompensation for de beløb, som vil blive opkrævet igennem kilometerafgiften, eksterne omkostninger samt de trængselsomkostninger, som Kommissionen lægger op til i sit forslag.

#### DTL

DTL ser med sympati på, at der lægges op til mulighed for udfasning af vægtafgiften på lastbiler, som kompensation for en eventuel indførelse af kilometerafgifter. Der vil dog i DTL's optik være tale om en meget lille kompensation i forhold til de beløbsstørrelser for kilometerafgifter herunder



tillæggene beregnet ud fra referenceværdi for eksterne omkostninger og trængselsomkostning, som Kommissionen i sit forslag lægger op til.

Side 130/166

#### Danske Speditører

Danske Speditører hilse det med glæde, hvis forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

#### De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger. Vi hæfter os således ved, at dette i korthed går ud på, at give medlemsstaterne mere råderum til at sænke minimumssatserne i direktivet i form af de årlige køretøjsafgifter.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ser positivt på forslagets ambition om at forbedre og forenkle EU's regler for afgiftsordninger, som kan medvirke til at nedbringe trafikens belastning af omgivelserne.

Sigtet med forslaget er at gøre det muligt for medlemsstaterne at omlægge afgifterne på transporterhvervet i retning fra faste årlige afgifter til variable afgifter.

Der er ikke truffet beslutning om, hvorvidt regeringen ønsker at udnytte de muligheder for at sænke minimumsafgiften på tunge godskøretøjer, som bliver muliggjort, hvis Kommissionens forslag bliver vedtaget.

Hvis de gældende afgiftssatser ikke sænkes i Danmark, kan forslaget resultere i udflagning af lastbiler fra Danmark til lande med lavere afgiftssatser. Herved reduceres statens provenu fra vægtafgiften og motoransvarsforsikringsafgiften samt evt. fra vejbenyttelsesafgiften. Hvis Danmark reducerer afgiftssatserne, kan der ligeledes blive tale om et reduceret provenu. Denne reduktion kan dog i nogen grad blive modsvaret af forøget aktivitet i erhvervet. Regeringens foreløbige generelle holdning tager udgangspunkt i, at der er behov for en yderligere kvalificering af den samlede betydning af vejpakken forslaget for dels det danske vognmandserhverv og dels det fremtidige afgiftsprovener fra godskørsel.

Der pågår fortsat teknisk afklaring af de nærmere specifikke konsekvenser af forslagene under vejpakken, hvoraf de seneste blev fremsat af Kommissionen den 8. november. Der ventes endvidere fremlagt yderligere forslag primo 2018. Regeringens foreløbige holdning vil blive konkretiseret i takt med forslagernes nærmere afklaring, herunder under hensynet til forslagernes indbyrdes sammenhæng.



## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Side 131/166

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



## **Dagsordenspunkt 7: Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (interoperabilitet mellem bompengtjenester)**

KOM(2017)280 final

Til politisk drøftelse (orientering) i FEU

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionens forslag er en omarbejdning af en eksisterende retsakt.*

*Formålet med forslaget er at nedbringe hindringerne for udbredelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af landegrænser i EU.*

*Regeringen ser positivt på forslagets ambition om at forbedre og forenkle EU's regler for de afgiftsordninger, som kan medvirke til at nedbringe trafikken belastning af omgivelserne. Visse forhold vedrørende forslagets betydning for de tekniske krav til eksisterende systemer for betaling af brugsafgifter skal dog afklares nærmere.*

*Da forslaget indebærer, at der sandsynligvis skal gennemføres IT-systemmæssige ændringer hos SKAT, som er nødvendige for at give andre landes myndigheder adgang til oplysninger fra køretøjsregisteret, vil det derigennem få statsfinansielle konsekvenser.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM(2017)280 final af 31. maj 2017 fremsat forslag om Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning).

Retsgrundlaget for dette forslag er i lighed med det nugældende direktiv (2004/52/EF) artikel 91 i traktaten (TEUF) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure.

Nærværende forslag om intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse *Et mobilt Europa*. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel III



om vejafgifter og afgifter for brug af vejnettet, KOM(2017) 275, og om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer, KOM(2017) 276.

Side 133/166

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 12. juni 2017.

### 3. Formål og indhold

I 2004 vedtog Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet EETS-direktivet<sup>6</sup>. Målet hermed var at øge interoperabilitet mellem forskellige elektroniske vejafgiftssystemer i EU ud fra devisen ”én kontrakt, én betalingsboks, én faktura”. Det vil sige, at f.eks. en dansk vognmand blot skal indgå aftale med en såkaldt EETS-udbyder, som med én enkelt betalingsboks i bilen skulle gøre det muligt at køre gennem alle omfattede elektroniske betalingsanlæg i EU og efterfølgende kun modtage én faktura. Denne service er samlet set benævnt EETS.

EETS-direktivet blev i 2009 fulgt op af en kommissionsbeslutning<sup>7</sup>, som præciserede krav og roller til de forskellige aktører samt en række tekniske krav, som skulle få interoperabilitet til at blive en realitet.

Det nye forslag fra Kommissionen er en omarbejdning af det eksisterende direktiv fra 2004. Formålet med forslaget er at tage højde for mangler i den eksisterende lovgivning og effektivisere målopfyldelsen. Endvidere er sigtet blandt andet, at direktivet mere præcist skal afspejle de forskellige kategorier af EETS-markedsaktørers roller, som for indeværende alene er fastlagt i kommissionsbeslutningen fra 2009.

Som begrundelse angiver Kommissionen, at målsætningerne i den eksisterende lovgivning i vid udstrækning endnu ikke er opfyldt. Blandt andet henvises til, at de nationale markeder for elektroniske bompengetjenester domineres af lokale monopoler, og EETS-udbydere støder på hindringer, når de forsøger at trænge ind på nye markeder. Dette har den konsekvens, at trafikanterne fortsat har behov for mange forskellige betalingsbokse, skal forholde sig til flere kontrakter og faktureringsordninger for at betale vejafgifter i EU-landene. Dette udmønter sig i betydelige omkostninger og byrder, specielt for transporterhvervet.

Kommissionen angiver endvidere, at interoperabilitet på tværs af landegrænserne er opnået delvist, men at det i mange medlemsstater fortsat kun er nationale betalingsbokse, som kan benyttes til betaling af vejafgifter. Dette skyldes, at EETS-udbydere møder betydelige hindringer til deres adgang til markedet eksempelvis i form af:

<sup>6</sup> Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

<sup>7</sup> Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger.



- Forskelsbehandling fra myndighedernes side (bl.a. beskyttelse af etablerede virksomheder)
- Langvarige og skiftende godkendelsesprocedurer
- Specifikke tekniske forhold i lokale systemer, som ikke er i overensstemmelse med de etablerede standarder.

Derudover har den eksisterende lovgivning pålagt kommende EETS-udbydere en forpligtelse til at udbyde tjenester i alle medlemsstater indenfor 24 måneder efter deres officielle registrering som EETS-udbydere. EETS-udbydere er desuden forpligtet til at betjene lette køretøjer med satellitbaserede betalingsbokse, selvom ingen lande i EU endnu anvender satellitbaserede data til opkrævning af vejafgifter.

En anden udfordring for både infrastrukturforvaltere og EETS-udbydere er problemer med manglende betaling af afgifter fra køretøjer registreret i udlandet. Der findes p.t. ingen effektiv løsning på EU-plan til at udveksle oplysninger om trafikanter, der ikke efterlever reglerne. Dette fører til lavere afgiftsprovenu og frustrationer blandt lovlidende trafikanter. Samtidig bremser problemet med udenlandske køretøjer den teknologiske udvikling fra traditionelle til moderne betalingsløsninger, hvor bilisterne ikke skal stoppe op for at betale.

Lykkes det at forbedre rammebetingelserne på markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter, vil forslaget ifølge Kommissionen medvirke til at forbedre det indre marked og det digitale indre marked. En mere udbredt anvendelse af elektroniske bompengebetaling vil desuden være i overensstemmelse med og understøtte "brugeren betaler"- og "forureneren betaler"-princippet og dermed bidrage til at opfylde målene i EU's energiunion.

Endelig indeholder kommissionens forslag et bud på relevante retsregler for udveksling af data om køretøjsregistrering med henblik på håndhævelse. Dette vil bidrage til at opfylde EUs mål om retfærdighed og grundlæggende rettigheder. På et mere operationelt niveau hænger de relevante bestemmelser sammen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.<sup>8</sup> De relevante bestemmelser respekterer også den gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

I det følgende redegøres for de foreslåede ændringer til direktivet enkeltvis:

#### *Artikel 1: Genstand og anvendelsesområde*

a ) Ud over at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer tilføjes et nyt mål: at lette udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.



b) En ændring i direktivets tekst for at give medlemsstaterne mulighed for at udveksle oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter i tilfælde, hvor bompengesystemer ikke stiller krav om installation af køretøjsudstyr. Denne ændring er nødvendig for eksempelvis at muliggøre håndhævelse på tværs af landegrænser af bompengesystemer i byer (herunder trængselsafgiftssystemer) og andre systemer ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelsesteknologi med henblik på elektroniske bompengetransaktioner.

c) Der tydeliggøres i teksten for at bekræfte, at EETS udbydes af EETS-udbydere og ikke af bompengeopkrævere.

### *Artikel 2: Definitioner*

Der tilføjes en artikel med definitioner for at præcisere begreber, som anvendes i direktivet.

### *Artikel 3: Teknologiske løsninger*

a) Stk. 1 præciserer, at bestemmelserne heri alene gælder for bompengesystemer, som stiller krav om installation eller brug af køretøjsudstyr. "Brug" tilføjes for at bekræfte, at bærbare anordninger, der bruges til elektroniske bompengetransaktioner, skal betragtes som køretøjsudstyr i dette direktivs forstand. I stk. 1 gøres der rede for de teknologiske løsninger, som kan anvendes til nye og eksisterende elektroniske bompengesystemer.

Listen i stk. 1 over teknologier, som kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, er desuden flyttet til bilag IV. Kommissionen bemyndiges til at ændre listen ved delegerede retsakter, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg efter artikel 20 i direktiv 2009/750/EF, bør føjes til listen.

b) Det tidligere stk. 2 udgår, eftersom det gentager andre bestemmelser i direktivet.

I det nye stk. 2 fastsættes det, at køretøjsudstyr, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileos og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjenestes (EGNOS) systemer, og må være kompatibelt med andre satellitnavigationssystemer.

c) I stk. 3 præciseres det, at EETS-køretøjsudstyr må kobles til andre anordninger, der er installeret eller befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller smartphones. Det præciseres endvidere, at kommunikation mellem køretøjsudstyr og sådanne øvrige anordninger må bruge teknologier, som ikke er anført i bilag IV (for eksempel Bluetooth).

I stk. 3 udgår "... og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4" af to årsager:

- EETS-udbydere bør ikke pålægges at udbyde EETS til alle køretøjer, men bør kunne vælge at udbyde sin tjeneste alene til tunge køretøjer eller til lette køretøjer, og



- som nævnt i stk. 4 kan køretøjsudstyr i lette køretøjer alene være egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi og derved uegnet i visse bompenggeoprævningssystemer for tunge godskøretøjer, som kræver udstyr, der egner sig til brug i forbindelse med alle tre tilladte teknologier.

d) I et nyt stk. 4 præciseres det, at køretøjsudstyr kan integreres med andre anordninger og tjene andre formål end bompenggebetaling.

I det nye stk. 4 tilføjes en undtagelse, således at EETS-udbydere, som betjener lette køretøjer, får mulighed for at tilbyde deres kunder køretøjsudstyr, der alene egner sig til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi. Denne undtagelse gælder indtil den 31. december 2027.

e) Det tidligere stk. 3 udgår, da det henviser til forældede krav.

#### *Artikel 4: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompenggetjeneste*

Artikel 4 udgår grundet følgende årsager:

Stk. 1 udgår, da bestemmelsen er blevet overflødig.

Stk. 2 og 3 er flyttet til andre artikler.

Stk. 3 udgår, fordi medlemsstaterne ikke har indflydelse på den dato, fra hvilken EETS-udbydere skal tilbyde EETS.

#### *Artikel 5: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompenggetjeneste*

I stk. 1 henvises til "Bilag I" snarere end "bilaget", fordi der tilføjes nye bilag, og alle bilag derfor skal nummereres.

Tidligere stk. 2, 4 og 5 erstattes af nye bestemmelser i artikel 11 for at tilpasse forskriftsproceduren med kontrol til proceduren for delegation af beføjelser, jf. artikel 290, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Et nyt stk. 5 indeholder en specifik bestemmelse for at sikre, at når europæiske standardiseringsorganer tager EETS-relevante standarder op til revision, vil interoperabilitetskomponenternes vedvarende overensstemmelse blive fastholdt med egnede overgangsordninger.

I et nyt stk. 5 erstattes henvisningen til artikel 2, stk. 1, desuden af en henvisning til bilag IV, og de relevante bestemmelser overføres til dette.

#### *Artikel 6, 7, 8, 9 og 10 samt bilag II og III*

I disse fem artikler og to bilag fastsættes en procedure for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om trafikanter, der ikke betaler bompengge. De hidrører fra en tilpasning af bestemmelserne i direktiv (EU) 2015/413 til bompenggebetaling. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) blev hørt om udkastet til lovtækst og gjorde ikke indsigelse mod dette.

Følgende bestemmelser i direktiv 2004/52/EF ændres ikke ved det foreslåede initiativ:

Artikel 16 (tidligere artikel 8), hvori det præciseres, hvem direktivet er rettet til, og





Bilag I (tidligere Bilag), hvori det specificeres, hvilke elementer der er påkrævet for at etablere og ibrugtage EETS.

Side 137/166

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelse**

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Forslaget skal behandles i udvalget for Transport og Turisme. Første drøftelse i udvalget var en udveksling af synpunkter med Transportkommissæren om hele "vejpakken" d. 19. juni 2017. Planen for den videre proces herfra foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b.

Kommissionen har vurderet, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Det er Kommissionens opfattelse, at nationale tiltag ikke i tilstrækkelig grad kan sikre en indbyrdes tilnærmelse og den nødvendige interoperabilitet mellem de mange forskellige bompengesystemer i medlemsstaterne. Kommissionen fremhæver, at en utilfredsstillende tilrettelæggelse af markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter i medlemsstat A vil have en negativ indflydelse på trafikanter, der er registreret i medlemsstat B, og omvendt. De enkelte medlemsstater har intet incitament til at ændre situationen, medmindre EU-borgernes og virksomhedernes interesser tages i betragtning. Dette kan alene opnås med en indsats på EU-niveau.

Det samme gælder for håndhævelsen af betalinger på tværs af landegrænserne, hvor den rent mellemstatslige tilgang ifølge Kommissionen har vist sine begrænsninger. Der er således kun underskrevet få bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne om udveksling af oplysninger. Det er alene EU, som kan iværksætte et effektivt system, hvormed oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompeng, udveksles på tværs af alle medlemsstater og Kommissionen vurderer derfor, at nærhedsprincippet er overholdt.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

#### **6. Gældende dansk ret**

Det gældende EETS-direktiv 2004/52/EF og den efterfølgende Kommissionsbeslutning 2009/750/EF er implementeret i dansk lovgivning via følgende retsakter:

- Bekendtgørelse nr. 725 af 3. juli 2008 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet
- Bekendtgørelse nr. 1216 af 26. oktober 2010 om ændring af Bekendtgørelse om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.



For så vidt angår den danske lovgivning vedr. grænseoverskridende udveksling af nummerpladeoplysninger, er der pr. 1. 1. 2016 indført en hjemmel i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer, for SKAT til at udlevere oplysninger fra køretøjsregistreret til udenlandske myndigheder om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger til brug for behandling af en konkret sag.

## **7. Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for lovgivningsmæssige tilpasninger i den gældende danske bekendtgørelse om EETS.

En vedtagelse af forslaget kan også medføre behov for lovgivningsmæssige ændringer med hensyn til at sikre udenlandske myndigheders søgning i køretøjsregisteret til brug for udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter, i det omfang bestemmelsen i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer ikke kan anvendes. Det fremgår ikke nærmere af forarbejderne til denne bestemmelse – L36a af 11. november 2015 – hvilke muligheder danske myndigheder har for at forespørge i udenlandske køretøjsregistre, samt om betalinger for udnyttelse af vejarealer i Danmark kan inddrives i udlandet.

Det vurderes, at særligt bestemmelserne i Artikel 5 kan få konsekvenser for SKAT. I denne artikel pålægges det medlemsstaterne at give andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til at foretage en automatiseret søgning i medlemsstatens køretøjsregister. Det vurderes, at artiklens pkt. 3 i realiteten bestemmer, at den automatiserede adgang skal ske via EUCARIS platformen (i pkt. 3 henvises til artikel 15 i rådets afgørelse 2008/616/RIA, hvor det fremgår at EUCARIS skal anvendes). Det er tidligere vurderet, at en opkobling til EUCARIS vil kræve en lovændring.

I artikel 12 foreslås/fastsættes en tidsfrist på [18 måneder] for medlemsstaternes gennemførelse af direktivets bestemmelser i de nationale love. Det bemærkes hertil, at i relation til en teknisk implementering af en opkobling til EUCARIS, vurderes en sådan tidsfrist for realistisk. Det bemærkes, at dette ikke er en vurdering af tidsfrister for implementering af ændringer til love og regler.

Da der er tale om personoplysninger, vil behandlingen af disse oplysninger være omfattet af persondatalovens regler (og den kommende databeskyttelsesforordning, forordning (EU) 2016/679).

Det fremgår af forslaget, at det har været til høring hos Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) i to faser: For det første blev EDPS hørt om principperne for det planlagte system til udveksling af oplysninger, og



for det andet blev EDPS hørt om den konkrete lovgivningstekst. EDPS havde ikke yderligere bemærkninger.

Endvidere fremgår det af forslaget, at behandling af personoplysninger foregår i overensstemmelse med EU-reglerne for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, herunder privatlivets fred, og navnlig at bestemmelserne i forordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 og direktiv 2002/58/EF overholdes.

### Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes umiddelbart at have statsfinansielle konsekvenser. Det gælder hovedsageligt for gennemførelsen af de systemmæssige ændringer/udvidelser, som er nødvendige for at give andres landes myndigheder adgang til køretøjsregisteret om ejere/brugere af køretøjer til brug for også at omfatte udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter.

Der forventes engangsudgifter til etablering af integration/opkobling mellem Køretøjsregistret og EUCARIS samt i en vis grad forøgede driftsudgifter til drift og vedligehold af denne integration. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at en opkobling til EUCARIS vil koste 0,4-1,5 mio. kr. i engangsomkostninger afhængig af, hvilke konkrete krav der vil blive stillet i forbindelse med en sådan opkobling. Til grundlag for vurderingen ligger tidligere erfaringer med DMR systemtilretninger. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at driftsomkostningerne vil blive forøget i størrelsesordenen 0,1-0,4 mio. kr. årligt.

Evt. statsfinansielle konsekvenser afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, indenfor ressortministeriets egne rammer.

Med hensyn til de *samfundsøkonomiske* og *erhvervsøkonomiske* konsekvenser vil forslaget kunne medføre lavere udgifter til administration i forbindelse med driften af vejafgiftsordninger, som vil komme trafikanter, vejinfrastrukturforvalterne og EETS-udbydere til gode. Den største besparelse ventes at tilfalde transporterhvervet.

Samtidig får vejinfrastrukturforvaltere bedre muligheder for at håndhæve afgiftsordninger på tværs af landegrænserne. Vejafgiftsforvalterne må dog samtidig imødesee omkostninger til tilpasning af deres systemer til nye krav.

### **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 9. juni 2017 med frist for at afgive høringssvar den 21. juni 2017.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har modtaget i alt seks høringssvar fra henholdsvis Dansk Erhverv, Danske Speditører, DI Transport, DTL, ITD og Sund & Bælt. Hovedindholdet af høringssvarene fremgår af nedenstående.



Vedr. det overordnede formål

Overordnet set støtter alle høringsparter hovedpunkterne eller dele heraf i Kommissionens forslag. Det gælder specielt målet om at fremme interoperabiliteten af elektroniske bompengesystemer og en bedre brugeroplevelse i form af blandt andet behov for færre betalingsbokse, hvilket vil medvirke til at fjerne hindringer for adgang til markedet.

Vedr. lempelser af krav til EETS-udbydere

Danske Erhverv, DTL og Sund & Bælt anser alle det som positivt, at Kommissionen ønsker at mindske kravene til EETS-udbydere hovedsageligt ved at fjerne de nuværende krav om, at udbydere skal tilbyde EETS-tjenesten dækkende hele EU inden for 24 måneder og ved at fjerne kravet om, at EETS skal tilbydes både tunge og lette køretøjer (og at betalingsbokse dermed skal være kompatible med afgiftssystemer baseret på DSRC og GNNS samtidigt).

DTL noterer sig ligeledes, at Kommissionen vil skærpe kravene til bompenggeopkrævere og medlemsstater i deres forhold til udbydere af interoperabilitet, hvilket skulle gøre det lettere at få etableret interoperable udbud.

Vedr. øgede muligheder for tilpasning til nye teknologiske muligheder

DTL og Sund & Bælt noterer sig, at Kommissionens forslag lægger op til at gøre mulighederne for afgiftsopkrævning via nye teknologier, fx via link til smartphones, mere smidige i forhold til direktivets nuværende bestemmelser. DTL bemærker blandt andet, at dette også omfatter systemer, der ikke kræver installation af elektronisk udstyr.

Vedr. styrkede muligheder for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænserne om manglende betaling af vejafgifter

Dansk Erhverv, DTL, ITD og Sund & Bælt ser alle positivt på, at Kommissionen foreslår at styrke retsgrundlaget og mulighederne for udveksling af registreringsoplysninger på tværs af landegrænserne for så vidt angår manglende betaling af vejafgifter.

Sund & Bælt fremhæver det som særligt positivt, at Kommissionen adresserer vanskelighederne ved at håndhæve bompengebetaling fra ejere af køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat. Selskabet imødekommer derfor Kommissionens forslag om at indføre en procedure, der skal lette udvekslingen af oplysninger på tværs af landegrænser, hvilket skal medvirke til at identificere ejeren af køretøjet på grundlag af nummerpladen. Selskabet finder det også positivt, at direktivet adresserer forhold i relation til persondataforordningen.

Sund & Bælt skal dog i den sammenhæng bemærke, at der ligeledes er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalingerne på af tværs landegrænserne, såfremt Kommissionens målsætning skal nås. Selvom det



således er positivt, at Kommissionen letter adgangen til oplysninger, bør der efter selskabets opfattelse tillige indføres regler, der styrker medlemsstaternes håndhævelsesmuligheder på tværs af landegrænserne, i tilfælde af manglende betalinger.

*Dansk Erhverv* bemærker, at det er vigtigt, at overførslen af data udelukkende skal omhandle den fornødne mængde data, der gør nationale myndigheder i stand til at konstatere den manglende betaling, samt identificere den individuelle virksomhed, der ikke har betalt afgiften. Det indsamlede data skal derimod ikke anvendes til reelle registre over de enkelte virksomheders færden, køremønstre eller lignende. Der skal derfor skabes betryggende rammer for indsamling, anvendelse og efterfølgende destruktion af disse data.

#### Øvrige bemærkninger

Høringsparterne peger på et par andre problemstillinger, jf. nedenfor:

*Sund & Bælt* anser det for vigtigt, at medlemsstater, som måtte ønske at indføre obligatorisk betalingsboks til et evt. nationalt kørselssystem, kan stille krav om, at køretøjer fra andre medlemsstater er udstyret med en EETS betalingsboks, inden de må køre i det pågældende land.

*DI Transport* bemærker, at problemet med de nuværende opkrævningssystemer understreger, at det vil være et problem at pålægge medlemslandene at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter, når de elektroniske opkrævningssystemer ikke fungerer godt nok i EU (dette er en del af Kommissionens forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter for benyttelse af infrastrukturen, som fremlægges sideløbende for ændringsforslaget til EETS-direktivet).

*ITD* bemærker, at der snarest muligt bør indføres EU-lovgivning, hvorefter EU-medlemslande tillader transportvirksomheder at afregne bompenger med et enkelte digitalt/elektronisk betalingssystem, som gælder i alle EU-lande.

Et par af høringparterne noterer sig med baggrund i den korte høringsfrist, at der kan blive behov for at indsende supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget. Det gælder *Danske speditører*, *DTL* samt *Sund & Bælt*.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

På arbejdsgruppemødet den 6. oktober 2017 støttede mange medlemsstater de overordnede ændringer i og intentionen bag revisionen af direktivet. Mange medlemsstater støttede endvidere forslagets del om inklusion af bestemmelser om grænseoverskridende udveksling af information vedr. manglende betaling af afgifter.

Det vurderes umiddelbart, at de fleste lande kan tilslutte sig forslagets punkter om præciseringer af det gældende direktiv, herunder bortfaldet af forpligtigelserne til EETS-udbydere om at være EU-dækkende indenfor 24



måneder og bortfaldet af forpligtigelsen til at tilbyde EETS til både tunge og lette køretøjer. Det samme vurderes at gælde for de dele af forslaget, som sigter på at gøre det lettere at anvende nye teknologier i forbindelse med afgiftsopkrævning.

## 10. Regeringens generelle holdning

**Regeringen ser positivt på forslagets ambition om at forbedre og forenkle EU's regler for de afgiftsordninger, som kan medvirke til at nedbringe trafikens belastning af omgivelserne. Regeringen støtter målsætningen om at forbedre mulighederne for interoperabilitet mellem de forskellige vejafgiftsordninger i EU, herunder at gøre krav og rettigheder for EETS-udbydere mere klare. Regeringen finder, at der er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalinger af vejafgift på tværs af landegrænserne og støtter herunder forslaget om at gøre det lettere at udveksle oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af medlemsstaterne.**

Regeringen finder dog, at der fortsat er uklarheder, som bør adresseres - eksempelvis omkring praksis for udveksling af nummerpladeoplysninger ved manglende betaling af vejafgifter.

Endvidere er regeringen opmærksom på, at forslaget indeholder delegation af beføjelser til Rådet i form af mulighed for at opdatere listen over de teknologier, der kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg, bør tilføjes til listen.

Regeringen vil søge en afklaring af, om denne delegationsbeføjelse potentielt kan få negative administrative konsekvenser for driften af eksisterende og kommende periodebaserede vignetordninger, som Danmark har indført eller planlægger at indføre.

**Endelig gør regeringen** opmærksom på, at Kommissionens forslag pt. hovedsageligt har betydning for Sund & Bælts (herunder Brobizz A/S) og enkelte rederiers forretningsområder, samt for **SKAT's** arbejder i forbindelse med køretøjsregistreret. På længere sigt kan forslaget **navnlige** mht. håndhævelsesmulighederne overfor udenlandske trafikanter potentielt også få betydning for **den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund**. Umiddelbart vurderes det dog ikke at give anledning til bemærkninger/forbehold.

Regeringen har behov for at analysere Kommissionens forslag nærmere, førend der kan fastlægges detaljeret holdning hertil.

## 11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer



på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om  
vejpakken den 24. maj 2017.

Side 143/166

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



## **Dagsordenspunkt 8: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af konkurrencen indenfor lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 868/2004**

Side 144/166

KOM(2017) 289 final

Til fremskridtsrapport (orientering) i FEU

*Revideret notat. Ændringer er markeret med en streg i marginen.*

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 8. juni 2017 et forslag til en ny forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af forordning 868/2004 (KOM/2017) 289 final).*

*Formålet med forordningsforslaget er ifølge Europa-Kommissionen at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande.*

*Med forslaget vil Europa-Kommissionen styrke EU-luftfartsselskabers mulighed for at kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence.*

*Sammen med lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande er hensigten med forslaget, at kunne fastsætte nødvendige betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.*

*Forslaget angår udformningen af Europa-Kommissionens beføjelser til at foretage undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger for effektivt at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici.*

*Regeringen er enig i Europa-Kommissionens målsætning om sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen. Regeringen er dog ikke overbevist om den positive merværdi af det foreliggende forslag. Særligt forekommer det ikke klart, hvilke forhold, der reelt forbedres i forhold til dagens situation, hvis forslaget vedtages. Dette er således et centralt spørgsmål, som regeringen vil undersøge nærmere.*





*Det er desuden regeringens opfattelse, at skulle det blive nødvendigt at vedtage foranstaltninger i forhold til et tredjelandsselskab for at sikre lige konkurrenceforhold, forudsætter det, at sagen er fuldt oplyst, og at eventuelle foranstaltninger er proportionale.*

*Endelig er det regeringens opfattelse, at eventuelle foranstaltninger ikke må få negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, samt at medlemslandene bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har den 8. juni 2017 (KOM(2017)289) fremsat forslag til en forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004.

Forslaget er sendt til Rådet den 9. juni 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

## **3. Formål og indhold**

### Formål

Formålet med forordningen er at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelands eller enheder i tredjelands, jf. betragtning 23.

I betragtning 2 anføres, at EU-luftfartsselskaber bør kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence blandt alle luftfartsselskaber, hvilket vil bidrage til at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Det er hensigten med initiativet at sikre loyal konkurrence i luftfarten og dermed styrke denne sektors bidrag til opfyldelsen af Kommissionens prioriterede mål om at støtte jobskabelse og bæredygtig vækst. Videre anfører Europa-Kommissionen, at initiativet bidrager til at styrke EU's globale position, herunder det strategiske mål om udbygning af frihandlen, uden at der gives køb på europæiske standarder. Det er navnlig i overensstemmelse med Kommissionens fremgangsmåde ved forhandlingerne om lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelands, idet det fremmer loyal



konkurrence og høje beskyttelsesniveauer på det arbejdsmarkedsmæssige og sociale område, jf. s. 4-5.

Side 146/166

### Hensyn

Loyal konkurrence anerkendes navnlig af konventionen angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), hvis præambel indeholder en anerkendelse af behovet for, at internationale lufttransportydelse skal bygge på "*lige vilkår*".

Chicagokonventionen angiver endvidere, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) bør have som målsætning at fremme udviklingen af internationale luftfartsydelse for derigennem at "*sikre, ... at enhver af de kontraherende stater får rimelig mulighed for at drive internationale luftruter*" og "*undgår forskelsbehandling de kontraherende stater imellem*", jf. betragtning 3.

Princippet om loyal konkurrence er veletableret i Unionen, hvor markedsforvridende praksisser er underlagt gældende EU-ret, som garanterer lige muligheder og loyale konkurrencevilkår for alle luftfartsselskaber, europæiske såvel som fra tredjelande, der beflyver Unionen, jf. betragtning 4.

Loyal konkurrence er dog endnu ikke blevet defineret ved hjælp af særlige multilaterale regler, hverken inden for rammerne af ICAO-aftaler eller Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler), jf. betragtning 5.

EU's regler sikrer, at alle europæiske og ikke-europæiske luftfartsselskaber tildeles samme rettigheder og samme muligheder for adgang til lufttransportrelaterede tjenester. Det kan dog være tilfældet i visse tredjelande, hvor diskriminerende praksis og statsstøtte kan give anledning til illoyale konkurrencefordele for luftfartsselskaber fra disse tredjelande, jf. forslaget s. 2.

Kommissionen anfører samtidig, at EU-luftfartsselskaberne selv er ansvarlige for deres konkurrenceevne, og de må løbende tilpasse deres produkter og forretningsmodeller til de gældende markedsvilkår, idet det bemærkes, at konkurrencen, såvel inden for som uden for EU, bygger på åbenhed, gensidighed og rimelighed, og at den ikke forvrides af illoyale praksisser, jf. s. 2-3.

### Begrundelse for forslaget

Kommissionen begrundet forslaget med, at illoyale praksisser på længere sigt kan føre til en situation, hvor en virksomhed opnår en dominerende eller endog monopollignende stilling på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre



valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne, jf. s. 4.

Loyal konkurrence blandt luftfartsselskaber bør fortrinsvis tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande. Indsatsen bør derfor styrkes for at få inddraget klausuler om loyal konkurrence i eksisterende og fremtidige lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, jf. betragtning 7.

Forordning (EF) nr. 868/2004 har vist sig ikke at være tilstrækkeligt effektiv i forhold til at realisere den bagvedliggende målsætning om at fremme loyal konkurrence. Dette skyldes navnlig visse af reglerne i forordningen, som bl.a. vedrører definitionen af de pågældende praksisser, fraværet af en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence, jf. betragtning 8.

Endelig er reglerne for at iværksætte en undersøgelse forholdsvist restriktive. Der er indført en egentlig klageadgang til Kommissionen for "Fællesskabets luftfartsindustri", der defineres som "*alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse*". Hverken medlemsstaterne eller individuelle luftfartsselskaber indrømmes en selvstændig rolle som klager, jf. s. 3.

#### Undersøgelse og iværksættelse af sagsforløb

Kommissionen anfører, at Unionen bør kunne gribe effektivt ind for at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici, jf. s. 3.

Videre bemærkes det, at en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende lovgivning fortsat er nødvendig med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.

På den baggrund anføres det i betragtning 9, at Kommissionen bør gives beføjelse til at foretage en undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger bør kunne anvendes, enten når relevante forpligtelser overtrædes i en aftale, som Unionen er part i, eller når praksisser påvirker konkurrenceklausuler eller truer med at påføre EU-luftfartsselskaber skade.

Forslaget fastsætter, jf. artikel 3, at en undersøgelse skal kunne iværksættes

1. på Europa-Kommissionens eget initiativ,



2. efter afgivelse af klage fra medlemsstat eller
3. efter klage fra et eller flere EU-luftfartsselskaber.

Side 148/166

Undersøgelsen iværksættes, hvis der findes umiddelbare beviser for, at:

- a) gældende internationale forpligtelser er overtrådt, eller
- b) alle følgende omstændigheder gør sig gældende:
  - i. En praksis, som påvirker konkurrencen, benyttes af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
  - ii. Der er tale om en skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber
  - iii. Der er en årsagssammenhæng mellem den angivelige praksis og den angivelige skade eller trussel om skade

#### Overtrædelse af forpligtelser

Forslaget indeholder en nærmere beskrivelse af, hvad resultatet af en undersøgelse kan være, herunder at Europa-Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg, hvis Europa-Kommissionen finder, at der bør vedtages såkaldte afhjælpende foranstaltninger. Det fremgår af forslaget, at afhjælpende foranstaltninger ikke må gå videre end, hvad der er nødvendigt for at afhjælpe skaden eller truslen om skade, ligesom det fremgår, at foranstaltningerne kan begrænses "til et nærmere bestemt geografisk område".

Foranstaltningerne skal i henhold til forslaget pålægges det eller de luftfartsselskaber, der drager fordel af den praksis, der påvirker konkurrencen. Foranstaltningerne kan enten bestå af finansielle forpligtelser eller "enhver foranstaltning med en tilsvarende eller lavere værdi". Endvidere gælder, at foranstaltningerne ikke må pålægge EU eller en eller flere medlemsstater at overtræde indgåede luftfartsaftaler eller handelsaftaler.

Er gældende internationale forpligtelser overtrådt, vil eventuelle afhjælpende foranstaltninger skulle baseres på den retsakt, der indeholder sådanne forpligtelser, eller på folkeretlige regler og principper. For at opretholde disse retsakters integritet bør sådanne foranstaltninger kun vedtages efter afslutning af de procedurer, som er fastsat deri, jf. betragtning 16.

Afhjælpende foranstaltninger angående praksisser, der påvirker konkurrencen, tilsigter at udligne den skade, der er opstået eller truer med at opstå som følge af disse praksisser. De bør derfor tage form af finansielle forpligtelser eller andre foranstaltninger, som, idet de repræsenterer en kvantificerbar



pengeydelse, er i stand til at skabe den samme virkning. Dette kan omfatte foranstaltninger i form af suspension af indrømmelser, af skyldige ydelser eller af tredjelandets luftfartsselskabs øvrige rettigheder, forudsat at dette ikke fører til en overtrædelse af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelser, som er indgået med det berørte tredjeland. Af hensyn til overholdelsen af proportionalitetsprincippet bør alle former for foranstaltninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at udligne den påviste skade eller trussel om skade, jf. betragtning 19.

I Europa-Kommissionens konsekvensanalyse af forslaget anføres, at EU's luftfartsselskabers konkurrenceevne generelt er under pres.

Europa-Kommissionen angiver, at det skyldes

- Fremkomsten af meget konkurrencedygtige luftfartsselskaber i Asien og Mellemøsten, der blandt andet kan udnytte deres geografiske placering. I Mellemøsten og Asien etableres således internationale hub's (samlingspunkter), der forbinder destinationer i Europa og USA med destinationer i Asien og Oceanien. Hertil kommer etableringen af nye og store lufthavne i visse af de lande.
- Høje omkostninger i EU som følge af reguleringspåførte omkostninger i form af blandt andet udgifter til løn, sociale goder og ordninger, udgifter knyttet til arbejdsforholdene for de ansatte, forbrugerbeskyttelse og udgifter som følge af miljørelaterede bestemmelser.
- Europæiske luftfartsselskaber, der operer long haul-trafik, er hårdt presset af lavprisselskaberne på deres europæiske rutenetværk med deraf følgende konsekvenser for indtjeningsgrundlaget.

Endelig skal det nævnes, at det af konsekvensanalysen fremgår, at såvel forordning 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne som Rådets direktiv 96/67 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne allerede indeholder bestemmelser, der gør det muligt at træffe imødegående foranstaltninger, hvis tredjelands gaver deres egne luftfartsselskaber en præferencebehandling sammenlignet med EU's selskaber.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Sagen vil blive behandlet i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN).

#### **5. Nærhedsprincippet**



Europa-Kommissionen anfører, at det valgte retsgrundlag, TEUF Artikel 100, stk. 2, åbner mulighed for at vedtage alle nødvendige bestemmelser for lufttransport.

Kommissionen anfører desuden, at foreneligheden med nærhedsprincippet blev anerkendt i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 868/2004 for denne forordnings vedkommende, og konkluderer i forslagets betragtning 23, at Unionen kan vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, da målet for forordningsforslaget, nemlig en effektiv og ligelig beskyttelse for alle EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men bedre kan nås på EU-plan.

Det nye element i forslaget, overtrædelse af gældende internationale forpligtelser, defineres i forslaget som aftaler, hvor EU er part, hvilket gør, at de rettigheder og pligter, som er en følge af sådanne aftaler, ikke kan udøves særskilt af individuelle medlemsstater.

Europa-Kommissionen anfører, at de tilstræbte mål ikke kan opfyldes uden fælles foranstaltninger på EU-niveau.

Regeringen er enig heri og vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Området er i dag allerede reguleret på Unionsniveau, og der findes ikke danske retsregler på området.

## **7. Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der skønnes ikke at være behov for dansk lovgivning som følge af en eventuel vedtagelse af dette forslag.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

På den ene side kan der henvises til Europa-Kommissionens begrundelse for forslaget om, at illoyale praksisser på længere sigt kan føre til en situation,



hvor virksomheder opnår dominerende eller monopollignende stillinger på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne. På den anden side, som anført af Europa-Kommissionen, kan vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger føre til gengældelsesforanstaltninger over for EU's erhvervsliv.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, herunder indgivelse af skriftlig klage til Kommissionen, jf. artikel 3, indhentning af oplysninger fra danske luftfartsselskaber, jf. artikel 4, og oplysning om fortrolige oplysninger, ikke-fortrolige sammendrag eller særskilte erklæringer, jf. artikel 6.

Idet det ikke er muligt på forhånd at estimere i hvor høj grad danske luftfartsselskaber vil benytte klagemuligheden i artikel 3, i hvilket omfang Kommissionen vil benytte artikel 4 eller hvor mange danske luftfartsselskaber, som vil være omfattet af artikel 6, er det ikke muligt at kvantificere de administrative konsekvenser nærmere.

Skulle forordningen medføre, at luftfartsselskaber fra tredjelande bliver pålagt foranstaltninger, der giver danske luftfartsselskaber bedre konkurrencemuligheder, vil det medføre positive økonomiske konsekvenser for danske luftfartsselskaber. Omvendt vil foranstaltninger, der pålægges luftfartsselskaber fra tredjelande, alt andet lige på kort sigt formentlig medføre højere billetpriser, hvilket vil give danske erhvervsvirksomheder højere transportomkostninger.

## **8. Høring**

Forslaget er i perioden mandag den 19. juni til og med mandag den 26. juni 2017 sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Følgende svar er modtaget:

### Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport

”Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er blevet anmodet om bemærkninger til ovennævnte forslag til sikring af konkurrencen inden for lufttransport, herunder ophævelse af gældende forordning 868/2004.

Det er vigtigt for europæisk og dermed dansk luftfart, at den internationale konkurrence finder sted på lige vilkår. Det er herunder centralt, at tredjelandsselskaber i konkurrencen med EU-selskaber på sidstnævntes hjemmebane, skal leve op til de krav, som EU stiller til EU-selskaber.

Vi kan i forlængelse heraf tilslutte os kommissionens vurdering af, at forordning 868/2004 har været uden effekt, hvorfor der er behov for et nyt og



mere effektivt instrument. Vi anbefaler derfor, at Danmark i de videre forhandlinger støtter op om kommissionens forslag til etablering af en ny forordning, der som beskrevet i løsningsmulighed D, inddrager nye mekanismer i indsatsen. Forslaget tager inspiration fra handelshindringsforordningen, og sigter på at øge indsatsen på internationalt plan (ICAO, WTO), herunder gennem klausuler om loyal konkurrence i lufttransportaftaler med tredjelande. Hvad angår håndteringen af praksisser, der påvirker konkurrencen (forskelsbehandling og støtte), skal vi pege på muligheden for, at man i de videre forhandlingerne søger inspiration i statsstøttekapitlerne i EU's handelsaftaler.

Det fremgår dog af forslaget, at eksisterende lufttransportaftaler som regel ikke indeholder klausuler om loyal konkurrence og tilhørende mekanismer i forbindelse med overtrædelse og skade. Vi formoder således, at der med indførelse af de foreslåede instrumenter i en ny forordning, efterfølgende vil være påkrævet med genforhandling af gældende aftaler. Vi forudsætter i den forbindelse, at kommissionen gives mandat til disse forløb. Dog fremgår omfang, praktik og tidsforløb af disse genforhandlinger ikke af forslaget, hvilket bør klarlægges.

Det synes ikke præcist at fremgå af forslaget, hvilke typer af tredjelandsflyvninger, forslaget omfatter. Vi forudsætter, at forslaget implicit også omfatter flyvninger under 5. frihedsrettigheder, hvilket naturligvis er centralt for europæiske selskaber.

Med baggrund i betragtning 19, beskriver artikel 13 "afhjælpende foranstaltninger" i tilfælde af skade eller trussel. Arten af afhjælpende foranstaltninger i forhold til tredjelandes luftfartsselskaber, der drager fordel af en given praksis, beskrives i stk. 2. Vi finder det uklart, om der med de beskrevne "afhjælpninger" i praksis tænkes på såkaldte "matching clauses", der anvendes i forbindelse med statsstøtte på forsknings- og udviklingsområdet. I givet fald skal vi opfordre til, at anvendelsen af "matching clauses" kun finder sted efter meget nøje overvejelser, fordi de grundlæggende lægger op til at støtte mødes med støtte, frem for at tilsikre, at konkurrence finder sted på markedets vilkår.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovennævnte bemærkninger."

#### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

"Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

ES kan tilslutte sig den af Kommissionen i konsekventanalysen valgte løsning D "Forordning (EF) nr. 868/2004 erstattes af et nyt og mere effektivt EU-





retsinstrument kombineret med en styrket international indsats på globalt plan og inddragelse af udvidede klausuler om loyal konkurrence i ASA (den foretrukne løsning)".

Side 153/166

ES noterer sig, at der ikke forventes overordnede direkte virkninger for de små og mellemstore virksomheder (SMV), men gavnlige virkninger for EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne. Det har sikkert sin årsag i, at forordningen omhandler "Air Carriers", altså større luftfartsselskaber.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tilsvarende problemer findes for den ikke-rutemæssige luftfart, herunder charter og taxify. Denne anden form for kommerciel luftfart bør tilsvarende sikres loyal konkurrence."

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget, og den til forslaget udarbejdede konsekvensanalyse, har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe for luftfart, og en første gennemgang af forslaget er nu afsluttet.

Drøftelserne viser, at der er tre grupper af lande.

Den første gruppe af lande er meget positiv overfor forslaget og ser det gerne vedtaget hurtigst muligt.

Heroverfor står en gruppe af lande, der finder, at forslaget vil kunne føre til, at der vedtages foranstaltninger, der vil få meget negative konsekvenser for forbrugerne i form af dårligere forbindelser fra disse lande til tredjelande samt forhøjede billetpriser. Hertil kommer en generel usikkerhed for, at vedtagelsen af forslaget vil kunne føre til, at luftfartsselskaber fra tredjelande vil blive afskrækket fra at beflyve navnlig mindre EU-landes lufthavne, hvilket også vil medføre negative konsekvenser for de europæiske forbrugere.

I den forbindelse er der givet udtryk for modstand mod, at forslaget som fremlagt kun giver medlemslandene meget lille indflydelse på vedtagelse af kompenserende foranstaltninger, idet det er EU-kommissionen, der – bistået af en rådgivende komite – vil kunne vedtage gennemførelsen af disse foranstaltninger.

En tredje gruppe af lande, herunder Danmark, har givet udtryk for forståelse for ønsket om at kunne gennemføre undersøgelser af mulige illoyale praksisser fra tredjelande eller tredjelandes selskaber, men samtidig også en bekymring for de konsekvenser vedtagelsen af kompenserende foranstaltninger kan have for de europæiske forbrugere og europæisk erhvervsliv, f.eks. i form af dårligere flyforbindelser og højere billetpriser.

Det estiske formandskab har fremlagt et kompromisforslag, der vil blive behandlet ved de kommende møder i arbejdsgruppen. Umiddelbart ser det ikke



ud som om, forslaget vil kunne bygge bro mellem dem, der er meget positive overfor forslaget og den kritik, som er fremført i forhold til konsekvenser for forbrugerne.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ønsker at sikre danske virksomheder, herunder danske luftfartsselskaber, gode og lige internationale konkurrenceforhold.

Regeringen er enig i målsætningen om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Regeringen er dog ikke overbevist om den positive merværdi af det foreliggende forslag. Især er regeringen bekymret for de negative konsekvenser vedtagelse af eventuelle kompenserende foranstaltninger kan få for forbrugerne og erhvervslivet i form af ringere service og højere billetpriser. Omvendt er regeringen meget positiv overfor forslagets elementer om at give EU-kommissionen mulighed for at gennemføre undersøgelser af unfair konkurrence m.m.

Det er således regeringens opfattelse, at eventuelle foranstaltninger ikke må få negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, og at medlemslandene bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger.

I den forbindelse er det regeringens opfattelse, at det skal sikres, at skulle der blive vedtaget foranstaltninger overfor et luftfartsselskab fra et tredjeland, skal disse foranstaltninger være proportionale og må ikke have karakter af straf.

For så vidt angår konkurrenceforhold imellem EU-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra tredjelande er det i øvrigt regeringens generelle opfattelse, at dette bedst sikres gennem bilaterale luftfartsaftaler mellem EU og de pågældende tredjelande. I sådanne aftaler vil det være muligt nærmere at fastlægge regler, der sikrer fair og lige konkurrence mellem luftfartsselskaber fra EU og luftfartsselskaber fra de pågældende tredjelande.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 6. juli 2017.



## **Dagsordenspunkt 9: Rådskonklusioner om fremskridtene i implementeringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) for transport**

Til vedtagelse (orientering) i FEU

Dokumentet foreligger alene i engelsk sprogudgave.

*Nyt notat.*

### **1. Resumé**

*Det er forventningen, at formandskabet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen) den 5. december 2017 vil fremlægge rådskonklusioner om fremskridtene i implementeringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) for transport til vedtagelse.*

*Sagen har været drøftet på arbejdsgruppemøder i perioden juli-oktober 2017 og blandt transportministrene på uformelt ministermøde i Tallinn, Estland, den 21. september 2017.*

*Rådskonklusionerne relaterer sig primært til to forordninger: TEN-T-forordningen ((EU) nr. 1315/2013) og CEF-forordningen ((EU) nr. 1316/2013).*

*Rådskonklusionerne har til formål at gøre status på implementeringen af transportdelen af EU's infrastrukturfond, Connecting Europe-faciliteten (CEF), for perioden 2014-2020 samt at udstikke en retning for transportdelen af den fremtidige CEF ("CEF II"), som forventes at skulle gælde for EU's næste flerårige finansielle ramme for perioden 2021-2027.*

*Rådskonklusionerne lægger bl.a. vægt på, at også en "CEF II" primært bør bestå af direkte EU-støtte.*

*Der har været opbakning til forslag fra bl.a. Danmark om at styrke teksten for så vidt angår vigtigheden af EU-støtte til de store grænseoverskridende projekter. Endelig har der også været opbakning til et dansk forslag om at understrege, at de relevante TEN-T-projekter findes indenfor alle transportformer.*

*Forslaget har ikke konsekvenser for dansk ret, idet der ikke er tale om lovgivning.*

*Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.*

*Regeringen støtter op om den endelige tekst.*



## 2. Baggrund

Rådskonklusionerne relaterer sig primært til følgende to forordninger:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010.

Det estiske EU-formandskab udsendte den 29. juni 2017 første udkast til rådskonklusioner. Sagen har været drøftet på arbejdsgruppemøder i perioden juli-oktober 2017 og blandt transportministrene på uformelt ministermøde i Tallinn, Estland, den 21. september 2017. Sagen forventes på Coreper medio november 2017.

Det er forventningen, at formandskabet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen) den 5. december 2017 vil fremlægge rådskonklusioner om fremskridtene i implementeringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) for transport til vedtagelse.

## 3. Formål og indhold

Formålet med rådskonklusionerne er tosidet:

Det ene formål er at gøre status på implementeringen af transportdelen af EU's infrastrukturfond, Connecting Europe-faciliteten (CEF), for perioden 2014-2020. CEF'en støtter også projekter indenfor områderne energi og informations- og kommunikationsteknologi (IKT), men rådskonklusionerne har fokus på transportdelen af CEF'en.

Det andet formål er, at Rådet udstikker en retning for den fremtidige CEF (transportdelen), "CEF II", som forventes at skulle gælde for EU's næste flerårige finansielle ramme for perioden 2021-2027. Europa-Kommissionen forventes at komme med sit udspil til en "CEF II" medio 2018. Rådskonklusionerne kan ses som et input fra Rådet til spørgsmålene om, hvorvidt CEF'en fortsat primært bør bestå af direkte EU-støtte, hvilke projektyper der særligt har brug for EU-støtte osv.

Rådskonklusionerne beskæftiger sig derimod ikke med budgetstørrelsen for en evt. "CEF II", og heller ikke med fordelingen af EU-midlerne imellem de tre hovedområder, transport, energi og IKT. Det spørgsmål varetages af finansministrene i de overordnede forhandlinger om EU's næste flerårige



finansielle ramme for 2021-2027, som påbegyndes, når Europa-Kommissionen forventeligt i 2018 kommer med sit udspil til flerårig finansiel ramme for 2021-2027.

Side 157/166

Rådskonklusionerne minder om medlemslandenes forpligtelse, jf. TEN-T-forordningen, til at implementere det transeuropæiske transportnet med henblik på at sikre det indre markeds frie funktionsmåde, forbedre den territoriale samhørighed og transportforbindelserne i EU, stimulere investeringer i transportinfrastrukturprojekter til fordel for vækst og jobskabelse, at sikre en transportsektor med et lavt udledningsniveau af drivhusgasser og at opfylde EU's internationale forpligtelser vedrørende klimapolitik (COP21).

Rådskonklusionerne minder om, at Europa-Kommissionen senest ved udgangen af 2023 skal have evalueret implementeringen af TEN-T-hovednettet. TEN-T-hovednettet skal være implementeret senest ultimo 2030; dvs. at ultimo 2030 er det tidspunkt, hvor medlemslandene skal leve op til de forskellige infrastrukturkrav, der er fastsat for TEN-T-hovednettet i TEN-T-forordningen.

Det konstateres i rådskonklusionerne, at Europa-Kommissionens undersøgelse af de ni TEN-T-hovednetkorridorer viser, at der er planlagt investeringer for ca. 607 mia. EUR (4.522 mia. kr.) i perioden 2016-2030, investeringer der ifølge Kommissionen vil forøge BNP med 4,5 billioner EUR (33,5 billioner kr.) i EU-28 i samme periode, svarende til 1,8 % i estimeret forøget BNP i perioden. Samtidig forventes investeringerne ifølge Kommissionens tal at mobilisere 13 mio. ekstra årsværk og generere en reduktion på ca. 7 mio. ton i CO<sub>2</sub>-udledninger.

Det noteres, at Kommissionen arbejder med at identificere barrierer i de lovgivningsmæssige og administrative rammer, som kan påvirke planlægningen og implementeringen af TEN-T-projekter, og i rådskonklusionerne opfordres Kommissionen til at fortsætte dette arbejde, som kan føre til yderligere tiltag.

Det konstateres i rådskonklusionerne, at 92,2 pct. ud af det afsatte budget på 23,2 mia. EUR (ca. 172,4 mia. kr.) til direkte EU-støtte fra CEF'en til transportinfrastrukturprojekter indtil videre er blevet tildelt.

Det konstateres desuden, at selvom Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) har stillet finansielle garantier for indtil videre 52 projekter i transportsektoren, er det kun 9 pct. af investeringerne mobiliseret via EFSI, der falder indenfor transportsektoren, på trods af at transportdelen af CEF'en bidrog mest (2,2 mia. EUR) til oprettelsen af EFSI.



Det understreges i rådskonklusionerne, at CEF'en fortsat hovedsageligt skal bidrage til implementeringen af vigtige projekter på TEN-T-nettet med direkte EU-støtte (dvs. kun sekundært med lån og/eller lånegarantier).

Det fremhæves, at særligt de grænseoverskridende projekter har brug for yderligere EU-støtte for at blive implementeret senest i år 2030.

Det konstateres, at især de projekter, der har europæisk merværdi, men som samtidig har begrænset eller ingen mulighed for at generere indtægter fra brugerbetaling, har brug for direkte EU-støtte, hvorimod projekter med en høj grad af brugerbetaling ofte vil kunne gøre brug af innovative finansielle instrumenter eller en kombination af EU-støtte og private investeringer.

Endelig understreges det, at relevante TEN-T-projekter findes indenfor alle transportformer.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant, da der ikke er tale om lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

Sagen har ingen statsfinansielle, lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser, da der ikke er tale om lovgivning.

#### **8. Høring**

Ikke relevant.

#### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

På baggrund af drøftelserne på arbejdsgruppeniveau forventes der enighed blandt medlemsstaterne om rådskonklusionerne.

Der blev opnået enighed om rådskonklusionerne på Coreper den 16. november 2017.

På arbejdsgruppemøderne og på uformelt ministermøde i Tallinn, Estland, den 21. september 2017 er det blevet klart, at landene bredt set fortsat bakker op om CEF'en, og lægger vægt på, at CEF'en fortsat hovedsageligt skal bidrage til implementeringen af vigtige projekter på TEN-T-nettet med direkte EU-støtte, og kun sekundært lån og lånegarantier.



Der har endvidere været opbakning til forslag fra bl.a. Danmark om at styrke teksten for så vidt angår vigtigheden af EU-støtte til de store grænseoverskridende projekter. Endelig har der også været opbakning til et dansk forslag om at understrege, at de relevante TEN-T-projekter findes indenfor alle transportformer. Formålet med denne tilføjelse var at understrege, at relevante vejprojekter ikke bør udelukkes fra EU-støtte.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positivt indstillet over for formandskabets udkast til rådskonklusioner.

Danmark støttede op om oprettelsen af EU's infrastrukturfond, Connecting Europe-faciliteten (CEF), for perioden 2014-2020. Det skyldtes bl.a., at CEF'en leverer et vigtigt bidrag til finansieringen - og dermed implementeringen - af større transportinfrastrukturprojekter med europæisk merværdi. Det gælder særligt i forhold til de store grænseoverskridende projekter.

Regeringen er tilfreds med, at rådskonklusionerne understreger, at disse grænseoverskridende projekter har brug for direkte EU-støtte.

Når de grænseoverskridende særligt bør fremhæves, skyldes det, at der uden EU-støtte ville være en permanent underinvestering i disse projekter. Det hænger for det første sammen med, at omkostningerne ved at anlægge disse projekter typisk koncentrerer på et eller to EU-lande, imens fordelene er spredte. For det andet møder de grænseoverskridende projekter et mere komplekst regelsæt end nationale projekter, da man skal forholde sig til to EU-landes regelsæt. Det gælder også i implementeringen af EU-direktiver, som er forskellig fra land til land.

Både ud fra en finansiel betragtning og en rimelighedsbetragtning støtter regeringen således op om den direkte EU-støtte til relevante grænseoverskridende projekter, såsom Femern Bælt-projektet, hvor medfinansieringen fra EU spiller en vigtig rolle.

Danmark har sammen med andre lande fået indføjet i rådskonklusionerne, at relevante TEN-T-projekter findes indenfor alle transportformer. Formålet med denne tilføjelse var at understrege, at relevante vejprojekter ikke bør udelukkes fra EU-støtte. Efter regeringens opfattelse er det vigtigt, at Rådet sender dette signal til Europa-Kommissionen.

Regeringen støtter op om den endelige tekst.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



## **Dagsordenspunkt 10: Rådskonklusioner om digitalisering af transport**

Side 160/166

Til vedtagelse (orientering) i FEU

Dokumentet foreligger alene i engelsk sprogudgave.

*Nyt notat.*

### **1. Resumé**

*På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen) den 5. december 2017 ventes formandskabet at fremlægge rådskonklusioner om digitalisering af transport til vedtagelse.*

*Med formandskabets udkast til rådskonklusioner anlægges en horisontal tilgang, der opfordrer Kommissionen til at fremlægge en samlet strategi for digitalisering af transportsektoren, herunder et roadmap med en indikativ liste af initiativer med sigte på at fremme digitalisering og automatisering på tværs af transportmodaliteter.*

*Forslaget har ikke konsekvenser for dansk ret, idet der ikke er tale om lovgivning.*

*Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.*

### **2. Baggrund**

Digitalisering af transport er en af hovedprioriteterne for det estiske formandskab. Formandskabet ønsker en horisontal tilgang, hvor man vil søge Rådets tilslutning til at opfordre Kommissionen og Rådet til i første kvartal af 2019 at udarbejde en samlet, multimodal strategi for digitalisering af transportsektoren. Der skal i den forbindelse udarbejdes et roadmap med en indikativ liste af initiativer med sigte på at fremme digitalisering og automatisering på tværs af transportmodaliteter.

Det er forventningen, at udkast til rådskonklusioner om digitalisering af transport vil blive vedtaget af ministrene på rådsmødet den 5. december 2017 (Transport, Telekommunikation og Energi – transportdelen).

### **3. Formål og indhold**

Formålet med rådskonklusionerne er at skabe grundlag for at arbejde videre med digitalisering af transport ud fra en horisontal, multi-modal tilgang.





Med det foreliggende udkast til rådskonklusioner ønsker man at opfordre til a) en hurtig implementering af NIS-direktivet (cyber security), b) at de socioøkonomiske effekter af automatisering adresseres, c) at fremme kvaliteten og integriteten af data ved grænseoverskridende trafik med forbundne og automatiserede køretøjer, ubemandede fartøjer og droner, d) at gøre anonymiserede data offentligt tilgængeligt, e) at fortsætte arbejdet under DTLF (Digital Transport and Logistics Forum), f) at opfordre Kommissionen til at anvende en 'digital by default' tilgang ved ny lovgivning samt at undgå overregulering, g) at opfordre Kommissionen til at orientere sig imod interoperabilitet i grænseoverskridende transportløsninger og –services, herunder ved den kommende revision af meldepligtsdirektivet, h) at sikre at medlemsstaternes trafikmyndigheder stiller data til rådighed på ikke-diskriminerende vis til serviceudbydere og brugere, i) at opfordre jernbane- og logistikvirksomheder til at dele data i hele logistikkæden, j) at Kommissionen opfordres til at fremme revisionen af ITS-direktivet, k) at opfordre Kommissionen til at gøre brug af digitale løsninger til kontrol af compliance fsva. lovgivning på transportområdet, o) at Kommissionen og medlemsstaterne opfordres til inden for IMO at afsøge en reguleringsramme for autonome overfladeskibe (Maritime Autonomous Surface Ships), p) at opfordre TEN-T koordinatorene til at inkludere aktiviteter, der fremmer innovative og digitale løsninger, i korridorarbejdsplanerne, q) at EU-midlerne fremadrettet i tilstrækkeligt omfang allokeres til at tilgodese udviklingen og udrulningen af digitale løsninger, r) samt at anerkende potentialet for en styrkelse af færdselssikkerheden gennem digitale løsninger.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant, da der ikke er tale om lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

Sagen har ingen statsfinansielle, lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser, da der ikke er tale om lovgivning.

#### **8. Høring**

Ikke relevant.



## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der forventes enighed blandt medlemsstaterne om rådskonklusionerne.

Side 162/166

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for formandskabets udkast til rådskonklusioner om digitalisering af transport.

Danmark anser digitalisering som en vigtig dagsorden og er glade for, at det estiske formandskab sætter fokus på digitalisering af transportområdet. Digitalisering og ny teknologi åbner for nye muligheder for borgere, virksomheder og samfund, herunder gennem øget velstand.

Digitalisering er med til at lette de administrative byrder for både myndigheder og erhverv, ligesom nye teknologier kan være med til at fremme transportsikkerhed og indsatsen på miljøområdet.

Regeringen støtter op om den endelige tekst.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



## Dagsordenspunkt 11: Rådskonklusioner om midtvejsevaluering af Galileo, Egnos og Det Europæiske GNSS-agentur (Global Navigation Satellit System)

Til vedtagelse (orientering) i FEU

Nyt notat

### 1. Resumé

*Med EU-forordningerne om etablering og drift af de europæiske satellitbaserede navigationssystemer (Nr. 1285/2013) og om oprettelse af Det Europæiske GNSS-Agentur (GSA) (nr. 912/2010) blev Kommissionen pålagt at evaluere henholdsvis EU's satellitnavigationssystemer, Galileo og European Geostationary Navigation Overlay System (EGNOS), og GSA. Kommissionen har valgt at foretage en samlet evaluering, baseret på en ekstern rapport af PWC France. GNSS (Global Navigation Satellit System) er en fællesbetegnelse for satellitbaserede navigationssystemer som det amerikanske GPS, det europæiske Galileo, det russiske Glonass og det kinesiske BeiDou.*

*Sagen forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.*

### 2. Baggrund

Med Galileo og EGNOS etableres et europæisk satellitnavignationsprogram, som er uafhængigt af eksisterende satellitnavigationssystemer. Programmet er af stor betydning for europæisk sikkerhed og økonomi. Flere kritiske samfundsinfrastrukturer afhænger af satellitnavigation, ligesom det vurderes, at satellitnavigation har betydning for 11 procent af økonomien i EU. Galileo og EGNOS udvikles som et civil system under civil kontrol.

EGNOS-systemet består af tre satellitter og en række stationer og kontrolcentre på jorden, som udsender korrektioner til eksisterende satellitnavigationssystemer (det amerikanske GPS) og gør derved systemet mere nøjagtigt. EGNOS dækker kun Europa. EGNOS har været operationelt siden 2009 og bruges i vid udstrækning ved indflyvning til lufthavne og i landbruget.

Galileo er den europæiske pendant til GPS. Når systemet er fuldt udbygget, vil det bestå af en opererende konstellation på 30 satellitter, yde global dækning og tilbyde en større præcision end det nuværende GPS. Galileo skal levere fire tjenester (en åben tjeneste, en kommerciel tjeneste, en krypteret tjeneste og en redningstjeneste). Der er pt. opsendt 18 satellitter. Galileo har siden december 2016 tilbudt brugere indledende services for tre af tjenesterne. Systemet forventes fuldt udbygget i 2020.



EU er ene-ejer af Galileo og EGNOS. EU har indgået delegationsaftaler med Den europæiske rumorganisation, ESA, og GSA. ESA har ansvaret for at bygge satellitterne, mens GSA har ansvaret for driften og at fremme markedsoptaget af Galileo/EGNOS. GSA har i stigende grad overtaget det operationelle ansvar for systemerne. I perioden 2014-2020 har EU afsat 52,7 mia. kr. til Galileo og EGNOS.

### 3. Formål og indhold

Kommissionen har den 24. oktober 2017 offentliggjort dets evaluering af Galileo, EGNOS og GSA for den tre årige periode 1. januar 2014 til 31. december 2016 (COM(2017)616). Dokumentet har til formål at informere de involverede parter og offentligheden om status for programmerne samt bidrage til implementeringen frem mod 2020. Derudover er hensigten, at evalueringen kan danne grundlag for retningsgivende drøftelser vedrørende det videre arbejde med de europæiske navigationssystemer for perioden efter 2020.

Udkastet til rådskonklusioner understreger indledningsvist, at der kan tages regulatoriske tiltag for at sikre kompatibilitet med Galileo og EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) for udstyr købt i EU og opfordrer Kommissionen til at fuldende opbygningen af Galileo ved samtidig at give prioritet til brugen af europæiske løfteraketter. Udkastet til rådskonklusioner lægger sig på linje med Kommissionens evaluering og understreger bl.a., at GSA (European Global Navigation Satellite Systems Agency) bør tildeles det fulde ansvar for programstyring og driften af Galileo og EGNOS, og at GSA bør tilføres de nødvendige ressourcer for at kunne løfte denne opgave.

Rådskonklusionerne peger desuden på, at der fremadrettet afsættes tilstrækkeligt med ressourcer for at udnytte Galileo og EGNOS til fulde og skabe et positivt og forudsigeligt investeringsklima for brugerne af data nedtaget fra systemerne. Der opfordres slutteligt til at strømline rollerne og ansvarsfordelingen blandt de involverede parter for at sikre en effektiv projektstyring og gennemsigtige beslutningsgange. Herunder også ved at indarbejde forhold omkring sikkerhed (security).

Overordnet konkluderer Kommissionen, at opbygningen af Galileo er tilbage på sporet, efter at 2 satellitter i 2014 blev opsendt i forkert kredsløb samt, at der opstod tekniske problemer med de meget præcise atomure, som satellitterne har med om bord. Begge problemer er i perioden blevet teknisk gennemlyst og udredt. Kommissionen konkluderer desuden, at økonomien i Galileo og EGNOS ved udgangen af 2016 er under kontrol og holder sig inden for budgetrammerne for 2014-2020. GSA har ifølge Kommissionen overordnet set fungeret effektivt i perioden og har handlet proaktivt for at håndtere den øgede mængde beføjelser, der tilføres dem i takt med at Galileo konstellationen opbygges og tages i drift. Dog har GSA udfordringer med at hverve tilstrækkeligt med medarbejdere med de ønskede kompetencer.



Kommissionen kan konstatere, at den organisatoriske ramme (governance structure) besluttet i 2013 har givet en mere robust managementstruktur, der har kunnet håndtere uforudsete forhold og har formået at holde programmerne inden for den økonomiske ramme. Dog på bekostning af en længere og mere kompleks beslutningsgang.

Kommissionen ser i den forbindelse udfordringer, hvad angår samarbejdet mellem de deltagende parter, hvor især interaktionen mellem ESA (som den udførende for opbygningen af konstellationen) og GSA (som driftsansvarlig) bør underkastes en nøje granskning med det formål at sikre så effektive beslutningsgange som muligt. Kommissionen peger på et behov for en yderligere optimering af rammerne for samarbejdet i takt med, at driften af Galileo hos GSA fylder forholdsvis mere. Kommissionen peger på fordelene ved en fuldt integreret managementstruktur dækkende det fulde spektrum fra design til drift, og Kommissionen forbeholder sig afslutningsvist ret til at gribe ind over for samarbejdet mellem bl.a. GSA og ESA med det sigte at sikre udnyttelsen af Galileo. Kommissionen efterlyser en kraftigere inddragelse af forhold omkring cybersikkerhed og herunder en sikring af den fortsatte uafhængighed af det såkaldte Security Accreditation Board (SAB), der står for godkendelsen af sikkerhedsaspekterne ved Galileo og EGNOS.

Endelig peges der på et behov for at se nærmere på programmets styring, herunder samarbejdsrelationerne med bl.a. medlemsstater og den europæiske rumorganisation ESA, samt synergien med øvrige EU- udviklings- og rumprogrammer. Her i blandt Horizon 2020, The Fundamental Elements og Navigation Innovation and Support Programme (NAVISP).

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

#### **7. Konsekvenser**

Rådskonklusionerne har ikke statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser i Danmark.

#### **8. Høring**

Udkast til samlenotat om punktet har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Forskning den 22. november 2017 med høringsfrist den 24. november 2017. Høringssvar vil blive eftersendt.



## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er generel opbakning til forslaget blandt de øvrige medlemslande. Der kan fra særligt NL og CZ være fokus på mulighederne for at rekruttere den fornødne ekspertise og bemanning til GSA i Prag. FR har lagt særlig vægt på, at der kan tages lovgivningsmæssige tiltag for at sikre Galileo som standard inden for EU.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positivt stemt over for midtvejsevalueringen og enig i udkastet til rådskonklusioner. Regeringens holdning til prioriteter i den næste flerårige finansielle ramme (2021-2027) og underlæggende sektorretsakter, herunder for rumprogrammerne Galileo og Copernicus, fastsættes for efter offentliggørelse af Kommissionens forslag hertil.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.