



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 25. april 2019
J. nr. 2019-2195

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 5. april 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 523:

Vil ministeren redegøre for forskelle og ligheder mellem Rådets forslag til ny Vejpakke fra december og det forslag, som EU-parlamentet nu har vedtaget?

Svar:

Europa-Parlamentet vedtog på sin plenarsamling den 4. april 2019 sin politiske holdning til Vejpakkens forslag om adgang til markedet/cabotage, køre- og hviletid og udstationering og kontrol.

Nedenstående tabel viser en sammenligning af hovedpunkterne i Rådets generelle indstilling på rådsmødet den 3. december 2019 og Europa-Parlamentets politiske holdning. Af hensyn til overskueligheden er punkterne indsat i overskriftsform.

Som det fremgår af tabellen, er der ganske stor overensstemmelse mellem Rådets og Europa-Parlamentets holdning, men der er også forskelle. Fx foreslår Europa-Parlamentet at tillade et ubegrænset antal cabotagekørsler i tre dage efter en international transport efterfulgt af en karensperiode på 60 timer samtidig med en pligt til at udføre en ny international transport fra etableringslandet, inden der kan udføres ny cabotagekørsel. Til sammenligning afspejler Rådets generelle indstilling mulighed for at udføre 3 cabotageture inden for 7 dage efter en international transport efterfulgt af en karensperiode på 5 dage.

	Rådets generelle indstilling	Europa-Parlamentets politiske holdning
Adgang til erhvervet	<ul style="list-style-type: none">• Varebiler i international transport omfattes af anvendelsesområdet, og der fastsættes en ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg.• Muligt nationalt at fastsætte regler for varebiler i	<ul style="list-style-type: none">• Varebiler i international transport omfattes af anvendelsesområdet, og der fastsættes en ny nedre vægtgrænse på 2.400 kg.• Muligt nationalt at fastsætte regler for varebiler i



	<p>national transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yderligere krav til etablering for at forhindre postkasseselskaber. 	<p>national transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yderligere krav til etablering for at forhindre postkasseselskaber.
Adgang til markedet/cabotage	<ul style="list-style-type: none"> • Muligt at udføre 3 cabotageture inden for 7 dage efter en international transport. • Karensperiode på 5 dage efter hver periode med cabotagekørsel, hvor der ikke må udføres ny cabotagekørsel. • Fortsat mulighed for at opretholde den danske definition af cabotagekørsel. • Mulighed for nationalt at fastsætte en karensperiode på op til 5 dage, hvor køretøjet efter at have udført vejdelen af en kombineret transport ikke må udføre ny kombineret transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ubegrænset antal cabotageture i 3 dage • Karensperiode på 60 timer efter hver periode med cabotagekørsel. Pligt til at udføre international transport fra etableringslandet, inden der kan udføres ny cabotagekørsel. • Fortsat mulighed for at opretholde den danske definition af cabotagekørsel. • Cabotagereglerne skal også gælde for vejdelen af en kombineret transport.
Køre- og hviletid	<ul style="list-style-type: none"> • Forbud mod afholdelse af alle hvil over 45 timer i køretøjet. • Muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk. Mulighed for nationalt at fastsætte, at dette ikke skal være muligt i ren national transport. Særlige konsekvenser ved to reducerede hvil i træk. • Arbejdet organiseres på en sådan måde, at føreren kan vende tilbage til etableringslandet eller bopælen hver fjerde uge. Hvis der afholdes to reducerede ugentlige hvil i træk, skal føreren kunne returnere til etableringslandet eller bopælen hver tredje uge. • Arbejdsgiveren skal betale for indkvartering udenfor køretøjet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forbud mod afholdelse af alle hvil over 45 timer i køretøjet. • Ikke muligt at afholde to reducerede ugentlige hvil i træk (nuværende referenceperiode fastholdes) • Arbejdet organiseres på en sådan måde, at føreren kan vende tilbage til sin bopæl eller en anden lokation valgt af føreren hver fjerde uge. Føreren skal informere virksomheden, hvis der vælges en anden lokation. • Varebiler i international transport omfattes af reglerne.
Takografer	<ul style="list-style-type: none"> • Intelligent takograf i alle køretøjer 5 år efter ikrafttrædelse (forventeligt 2024). • Takografen kan bruges til kontrol af køre- og hviletid, særlige regler om arbejdstid, hastigheds- 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradvis overgang til version 2 af den smarte takograf. Sidste takografer udskiftes 5 år efter ikrafttrædelse (forventeligt 2024) • Takografen kan bruges til kontrol af køre- og hviletid, særlige regler om arbejdstid, hastigheds-



	<p>begrænsere, cabotage og udstationering.</p> <ul style="list-style-type: none">• Registrering af data for 56 dage til brug for kontrol.• Forbedring af funktionaliteten, så den intelligente takograf kan registrere, hver gang et køretøj krydser en grænse, og når der læsses og losses varer.	<p>begrænsere, cabotage, udstationering og kombineret transport.</p> <ul style="list-style-type: none">• Registrering af data for 56 dage til brug for kontrol.• Forbedring af funktionaliteten, så den intelligente takograf kan registrere, hver gang et køretøj krydser en grænse, og når der læsses og losses varer.
Udstationering	<ul style="list-style-type: none">• Cabotage og kombineret transport er omfattet af reglerne, og der er kun undtagelse for bilateral international transport under særlige omstændigheder.• Forhåndsregistrering for alle transporttyper undtaget bilateral international transport.• Mulighed for sektorspecifikke håndhævelsesredskaber, herunder muligheden for at anvende takograf til kontrol.	<ul style="list-style-type: none">• Cabotage og kombineret transport er omfattet af reglerne, og der er kun undtagelse for bilateral international transport under særlige omstændigheder.• Forhåndsregistrering for alle transporttyper undtaget bilateral international transport.• Mulighed for sektorspecifikke håndhævelsesredskaber, herunder muligheden for at anvende takograf til kontrol.

Samlet set er jeg fortrøstningsfuld med hensyn til, at medlemslandene og Parlamentet kan blive enige om en endelig aftale.

Jeg ser frem til at drøfte Europa-Parlamentets holdning og den videre proces på det møde, som jeg afholder med transportordførerne den 25. april 2019.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen