

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

### **Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger henset til Ruslands invasion af Ukraine vedrørende førerdokumenter udstedt i Ukraine i overensstemmelse med landets lovgivning.**

KOM(2022) 313

Revideret notat.

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen har den 21. juni 2022 fremsat forslag om forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger henset til Ruslands invasion af Ukraine vedrørende førerdokumenter udstedt i Ukraine i overensstemmelse med landets lovgivning.*

*Med forslaget opstilles der midlertidige foranstaltninger, der vil sikre, at ukrainske personer, der har midlertidigt ophold i EU, opnår bevægelsesfrihed indenfor unionen.*

*Forslaget forventes ikke have betydelige statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, mens forslaget umiddelbart forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og administrative konsekvenser.*

*Regeringen er generelt positivt indstillet overfor forslaget, der vil sikre, at ukrainske statsborgere, som er på flugt fra krigen, opnår fundamentale rettigheder.*

*Forslaget blev vedtaget i Rådet den 18. juli 2022.*

#### **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har den 21. juni 2022 fremsat forslag til forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger henset til Ruslands invasion af Ukraine vedrørende førerdokumenter udstedt i Ukraine i overensstemmelse med landets lovgivning. Forslaget er endnu ikke modtaget i en dansk sprogversion.

Allerede den 4. marts 2022 konstaterede man en tilstrømning af fordrevne personer fra Ukraine, og tilbød midlertidig beskyttelse til



de fordrevne. I Rådets gennemførelsesafgørelse 2022/382 af 4. marts 2022, fastlægges de kategorier af personer, der er berettiget til midlertidig beskyttelse eller tilstrækkelig beskyttelse i henhold til national lovgivning.

Midlertidig beskyttelse indebærer ret til at få meddelt opholdstilladelse i hele beskyttelsens varighed og til blandt andet at få adgang til bolig, skole, sundhedsvæsen og arbejde. En opholdstilladelse, som er udstedt af en medlemsstat, giver ret til at rejse indenfor unionen i 90 dage indenfor en periode på 180 dage.

Et kørekort øger indehaverens mobilitet, da det giver mulighed for, at disse personer kan transportere sig med henblik på arbejde, indgå i sociale aktiviteter m.v. Ukrainske kørekort er typisk udstedt med en administrativ gyldighed på mellem 10 og 15 år.

Tilsvarende skal professionelle og kvalificerede chauffører have tilstrækkelig adgang til økonomiske aktiviteter i EU. Ukrainske kompetencebeviser (CPC) har normalt en administrativ gyldighed på højst 5 år, som er svarende til den administrative gyldighedsperiode for chaufføruddannelsesbeviser udstedt i henhold til 2003/59/EF.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 91, stk. 1, litra c) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget blev vedtaget i COREPER I den 13. juli 2022 og i Rådet den 18. juli 2022.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med Europa-Kommissionens forslag om specifikke og midlertidige foranstaltninger er at sikre, at ukrainske statsborgere på flugt får mulighed for at opretholde en normal hverdag, hvor de kan bevæge sig rundt og tage relevant arbejde indenfor transportbranchen. Tredje kørekortdirektiv regulerer ikke anerkendelsen af kørekort udstedt af tredjelande, og det er derfor et nationalt anliggende, hvorvidt der skal ske anerkendelse og eventuel mulighed for ombytning. Formålet med forslaget er således at sikre en fælles EU-ramme for anerkendelse af ukrainske udstedte kørekort i den periode, hvor ukrainske borgere har en midlertidig beskyttelse.



Med forslaget vil ukrainske kørekort kunne anvendes i EU, uanset om kørekortindehaveren har opnået sædvanlig bopæl, hvor tredjelandskørekort ellers ville skulle ombyttes til et dansk kørekort af EU-modellen. Herudover kan ukrainske kørekort anvendes uden krav om, at kørekortindehaveren skal være i besiddelse af et internationalt kørekort eller en oversættelse af kørekortet.

I tilfælde hvor ukrainske statsborgere har tabt eller fået stjålet deres ukrainske kørekort fastsættes det ligeledes i forslaget, at medlemslandene kan udstede midlertidige kørekort af EU-modellen, hvor den administrative gyldighedsperiode ikke må overstige varigheden af den midlertidige beskyttelse. Ved udstedelse af kørekortet skal der påføres kode 99.01, som skal betyde: ”Særlig udstedelse, der kun gælder i den midlertidige beskyttelses varighed (tabt eller stjålet UA-kørekort)”. Det er en betingelse, at det stjålne eller tabte kørekort kan verificeres, og der arbejdes således på en teknisk løsning, hvor det er hensigten, at EU-medlemslandene skal have begrænset adgang til de ukrainske myndigheders systemer med henblik på at verificere ukrainske førerrettigheder.

Er det ikke muligt at verificere kørekortet, kan medlemslandene vælge, om de vil udstede et midlertidigt nationalt kørekort, som alene er gældende i det pågældende medlemsland.

Udstedelse af begge typer af midlertidige kørekort er en valgmulighed i forordningen.

Forslaget fastsætter derudover, at medlemslandene skal anerkende en forlænget gyldighed af ukrainske kørekort udover kørekortets administrative gyldighedsperiode, såfremt Ukraine underretter Kommissionen og medlemslandene om beslutningen af en sådan forlængelse.

Endvidere vil ukrainske statsborgere, som er indehaver af et CPC bevis (certifikat for professionel kompetence), kunne få udstedt et Chaufføruddannelsesbevis, hvis pågældende forinden har gennemført et kursus samt bestået en prøve, der dokumenterer, at chaufføren har et niveau svarende til minimumskravene til kvalifikationer og uddannelse, som følger af bilag 1 til direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej.

Herudover fastsætter forslaget, tilsvarende som for ukrainske kørekort, at medlemslandene skal anerkende en forlænget gyldighed af



CPC-beviser, såfremt Ukraine underretter Kommissionen og medlemslandene om beslutningen af en administrativ forlængelse.

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

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

Europa-Parlamentets ændringsforslag til forordningen blev godkendt ved afstemning den 7. juli 2022, hvoraf det væsentligste kan opsummeres som følgende:

- Europa-Parlamentet finder, at forordningen givet dens hastende karakter skal træde i kraft på den femte dag efter den offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Nærhedsprincippet vurderes overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

For så vidt angår kørekort har Danmark ingen bilaterale aftaler med Ukraine. Efter gældende dansk ret er kørekort, som er udstedt i Ukraine, gyldige til kørsel under midlertidigt ophold i Danmark, herunder også i forbindelse med transit, når kørekortet er udfærdiget med latinske bogstaver, eller hvis det er ledsaget af en oversættelse til dansk, engelsk eller fransk. Oversættelsen skal være udfærdiget af en offentlig myndighed eller af en organisation, der i udstedelseslandet er bemyndiget dertil.

Kørsel kan også ske på baggrund af et internationalt kørekort udstedt i henhold til de internationale konventioner af 24. april 1926 om kørsel med motorkøretøjer, 19. september 1949 om færdsel eller 8. november 1968 om vejtrafik. Etableres der sædvanlig bopæl i Danmark, vil kørekort udstedt i Ukraine fortsat kunne anvendes til kørsel i Danmark i op til 180 dage fra tidspunktet for etablering af sædvanlig bopæl. Herefter vil der være krav om ombytning af kørekortet udstedt i Ukraine til et dansk kørekort for fortsat at kunne benytte sin førerret i Danmark. Ombytningen forudsætter, at man er i besiddelse af det fysiske kørekort, der ønskes ombyttet.

Ombytning af kørekort fra tredjelande sker som udgangspunkt på baggrund af aflæggelse af en kontrollerende køreprøve, hvorefter samtlige kategorier på kørekortet ombyttes til et dansk kørekort.



Dog er Ukraine optaget som et gruppe 1-land i Danmark, og er derfor omfattet af lempeligere regler i forhold til ombytning af kørekort. Det betyder, at et kørekort til kategori B (almindelig bil) udstedt i Ukraine kan ombyttes til et tilsvarende dansk kørekort til kategori B (almindelig bil) uden aflæggelse af kontrollerende køreprøve. Et kørekort til kategori B giver tillige ret til at føre traktor/motorredskab og lille knallert i Danmark. Udgangspunktet er således, at i tilfælde, hvor der ikke foreligger dokumentation for tidligere erhvervede førerrettigheder, skal der erhverves et dansk kørekort, det vil sige at man gennemfører en køreuddannelse og består en teknisk og praktisk prøve, før der kan ske udstedelse af kørekort.

Førerne af busser, som udfører erhvervmæssig personbefordring i Danmark, skal være i besiddelse af kørekort til erhvervmæssig personbefordring. Kravet om kørekort til erhvervmæssig personbefordring er en national ordning. Erhvervmæssig personbefordring må i intet tilfælde udføres på grundlag af udenlandske kørekort. Det vil sige, at føreren skal være i besiddelse af et dansk kørekort. For at kunne få kørekort til erhvervmæssig personbefordring, skal man bestå en teoriprøve og en praktisk prøve. Der stilles strengere krav til den teoretiske og praktiske prøve for erhvervmæssig personbefordring, end der gør ved en almindelig teoretisk og praktiske prøve.

Udstedelse af kørekort til erhvervmæssig personbefordring er betinget af, at man opfylder vandelskravet. Vandelskravet er opfyldt, hvis den pågældende ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af erhvervet som buschauffør.

Der er i dag også et sprogkrav knyttet til erhvervelsen af kørekort til erhvervmæssig personbefordring, hvilket betyder, at man ikke må anvende tolk til køreprøven.

Baggrunden for sprogkravet relaterer sig primært til kundebetjeningen i forbindelse med udøvelsen af erhvervmæssig personbefordring. Ved personbefordring er der kontakt med mange typer mennesker med forskellige behov, herunder børn, handicappede, ældre mv., der ikke nødvendigvis forstår andet end dansk. Der kan derfor være behov for, at man som buschauffør kan kommunikere forståeligt på dansk.

På baggrund af situationen i Ukraine bliver dette sprogkrav dog aktuelt genovervejet. Der arbejdes således på, at det skal være muligt, at køreprøven kan gennemføres på dansk eller engelsk.



Med hensyn til anerkendelse af kvalifikationsbeviserne for ukrainske chauffører fremgår det af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (uddannelsesdirektivet)<sup>1</sup>, artikel 1, at direktivet finder anvendelse på kørsel udført af statsborgere i en EU-medlemsstat og tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en EU-medlemsstat, og som udfører transport inden for EU ad veje, der er åbne for offentlig adgang og i køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til enten lastbil eller bus.

Endvidere fremgår det af uddannelsesdirektivets artikel 3, stk. 1, at kørslen, som defineret i artikel 1, er underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse. På baggrund af et gennemført grundlæggende kvalifikationskursus, intensivt grundlæggende kvalifikationskursus eller en efteruddannelse, udstedes der et chaufføruddannelsesbevis til chaufføren.

Uddannelsesdirektivet er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, jf. bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 (med senere ændringer) (kvalifikationsbekendtgørelsen).

Da der således kræves et chaufføruddannelsesbevis, der alene kan opnås på baggrund af de nævnte gennemførte kurser, for at udføre den nævnte kørsel, vurderes det, at der ikke i medfør af uddannelsesdirektivet i sin gældende form er mulighed for at anerkende chaufførers faglige kvalifikationer opnået fra tredjelande, i dette tilfælde Ukraine.

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Det vurderes, at der ikke vil være behov for ændringer i kørekortbekendtgørelsen for en direkte implementering af forordningen, såfremt man ikke vil udnytte de bestemmelser i forordningen, som er valgfrie for medlemslandene, hvilket er bestemmelserne om udstedelse af et midlertidigt EU-kørekort og udstedelse af et nationalt midlertidigt kørekort.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (uddannelsesdirektivet).



I det omfang man fra dansk side vælger at udnytte valgmuligheden og udstede midlertidige EU-kørekort og midlertidig nationale kørekort til indehavere af ukrainske kørekort, vil det kræve en ændring af kørekortbekendtgørelsen. Det skal afklares, om det vil kræve en ændring af kørekortbekendtgørelsen i forhold til afgørelseskompetence vedr. udstedelse af midlertidige kørekort herunder kompetencefordelingen ved ægthedsvurderinger, som i dag er fordelt imellem Færdselsstyrelsen og kommunerne. Det er kommunerne, der har kompetencen til at træffe afgørelse om at udstede midlertidige kørekort i sager om ombytning, fornyelse og udstedelse af duplikatkørekort. Det er derimod Færdselsstyrelsen, der har kompetencen til at foretage ægthedsvurderinger, samtidig er det Færdselsstyrelsen, der foretager opslag i RESPER, som er det europæiske kørekortregister. Der skal således tages stilling til, om kompetencen fortsat skal være delt ved håndtering af denne forordning, eller om afgørelseskompetencen skal tildeles Færdselsstyrelsen for at sikre en ensrettet håndtering.

Som det fremgår af forslaget, er der tale om en forordning, hvilket betyder, at reglerne vil være direkte gældende i dansk ret på den 20. dag efter vedtagelse.

Det vurderes dog alligevel, at forslaget vil kræve en ændring til kvalifikationsbekendtgørelsen, idet der i forslaget stilles krav om, at en indehaver af CPC skal kunne få udstedt et Chaufføruddannelsesbevis på anmodning herom. Forinden beviset kan udstedes, skal indehaveren gennemgå et kursus, der ikke overstiger 60 timer, samt bestå en mundtlig eller skriftlig prøve.

I dag skal en aspirerende chauffør gennemføre et grundlæggende kvalifikationskursus på 295 timer eller et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus på 148 timer, forinden der kan udstedes et chaufføruddannelsesbevis. Begge kurser afsluttes med en prøve.

Chauffører skal herudover gennemføre et efteruddannelseskursus på 37 timer hvert 5. år. Der er ikke en prøve i forbindelse med efteruddannelsen.

Af forordningsudkastet fremgår det, at kurset ikke må overstige 60 timer, og at minimum 10 timer skal være individuelle køretimer. Der er således et minimumskrav om 10 timer, mens kurset maksimalt må vare 60 timer. Der vil derfor være behov for, at der fastsættes nærmere regler om det konkrete kursus på bekendtgørelsesniveau. Det bemærkes i forlængelse heraf, at Færdselsstyrelsen vurderer, at det tilsvarende kursus for efteruddannelse ikke i tilstrækkelig grad opfylder kursuskravet i forordningen, idet der her



alene er krav om én individuel køretime, ligesom efteruddannelsen ikke afsluttes med en prøve.

I den forbindelse bemærkes det, at formålet med efteruddannelsen er at opdatere chauffører om regler m.v. indenfor de relevante områder, mens dette kursus i stedet har til hensigt at sikre, at de ukrainske chauffører opfylder mindstekrav i direktiv 2003/59/EF.

Efter ansøgning fra uddannelsessteder i Danmark godkender Færdselsstyrelsen disse til at udbyde uddannelsesaktivitet indenfor vejtransportområdet. I forbindelse med ansøgningen godkender styrelsen uddannelsesstedets kvalifikations- og uddannelsesprogram, undervisningsplaner og undervisningsmetoder. Til brug for ansøgningen indsender uddannelsesstedet også oplysninger om undervisere og deres kvalifikationer, om undervisningslokaler, materiale og udstyr samt betingelser for deltagelse i undervisningen, herunder deltagerantal.

Efter den danske model vil uddannelsessteder, som er interesseret i at udbyde kurset, derfor skulle udarbejde undervisningsplaner, uddannelsesplaner m.v. for efterfølgende at ansøge om godkendelse ved Færdselsstyrelsen. Tilsvarende vil uddannelsen også skulle godkendes i regi af AMU.

Færdselsstyrelsen oplyser, at uddannelsesstederne tidligst vil være i stand til at udbyde det pågældende kursus den 1. november 2022, under hensyntagen til udarbejdelsen af uddannelsen herunder udarbejdelse af uddannelsesprogram, undervisningsplaner, materiale m.v., samt godkendelsesproces, både hos Færdselsstyrelsen og i AMU-regi. Hertil kommer, at Færdselsstyrelsen skal foretage de nødvendige regelændringer. Forslaget kræver endvidere, at der foretages tekniske systemændringer i Færdselsstyrelsens bevisadministrationssystem.

Afslutningsvis bemærkes det, at det skal nærmere afklares, om - og i så fald - hvilke håndhævelses- og sanktionsmuligheder, der skal fastsættes i national ret med henblik på at sikre overholdelsen af forordningen.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at have statsfinansielle konsekvenser, idet Færdselsstyrelsens bevisadministrationssystem, hvorigennem danske chaufføruddannelsesbeviser udstedes, skal opdateres for at





kunne håndtere kravet om, at der skal påføres kode "95.01" på beviset.

I dag påføres kode "95." samt udløbsdato automatisk på chauffør-uddannelsesbeviset, når beviset bestilles igennem et dansk uddannelsessted, og der er ikke mulighed for, at uddannelsesstederne manuelt påfører tilføjelser. Det vil derfor kræve en ændring af bevisadministrationssystemet for at muliggøre tilføjelse af "01." imellem "95." og udløbsdato.

Det skal afdækkes, hvilke udgifter Færdselsstyrelsen evt. får til denne ændring.

Da området er gebyrfinansieret, vil udgifterne til disse ændringer skulle finansieres via gebyrordningen for udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser.

Da uddannelserne på området udbydes i AMU-regi, forventes der også at være statsfinansielle udgifter forbundet hertil.

Der forventes herudover at være mindre statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med politiets kontrol af ukrainske kørekort. Den enkelte kontrol politiet gennemfører, må forventes at tage længere tid end ved andre tilsvarende kontroller, idet det i forslaget bestemmes, at det ukrainske kørekort kan anvendes som det er, og uden krav om oversættelse samt internationalt kørekort.

Derudover vil der være mindre statsfinansielle økonomiske konsekvenser i forbindelse evt. at skulle udarbejde nye midlertidige kørekort, som alene kan anvendes i Danmark, da de nuværende midlertidige kørekort kan anvendes i hele Norden.

Afslutningsvis vil det kræve ekstra ressourcer for Færdselsstyrelsen at skulle validere ukrainske kørekort, da forslaget til forordningen gør det muligt for medlemslandene at udstede midlertidige kørekort, hvis det ukrainske kørekort mistes.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at have indirekte positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet det muliggør, at flere chauffører kommer i arbejde. Det bemærkes i forlængelse heraf, at den nuværende situation, hvor der er mangel på arbejdskraft i hele Europa, medfører samfundsøkonomiske udfordringer.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser



Der vil være mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med gebyrbetaling for udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser, erstatningsbeviser, og midlertidige kørekort af EU-modellen, som afholdes af ansøgeren. Tilsvarende vil ansøger skulle afholde udgifter forbundet med gennemførelse af kurset.

Herudover vil der være erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med, at uddannelsesstederne skal udarbejde nye målrettede kurser.

I dag findes der alene kursusmateriale på dansk, og der bør udarbejdes materiale på engelsk, hvilket også vil have erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det er forventningen, at der alene vil blive udarbejdet engelsk materiale, såfremt der medfølger økonomi til dette. Der vil således i stedet være udgifter forbundet med anvendelse af tolke, såfremt der ikke udarbejdes relevant og tilstrækkeligt materiale på engelsk. Udgifterne til tolke, m.v. ville skulle afholdes af ansøgeren.

### **Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

Forslaget forventes ikke at have øvrige konsekvenser eller betydning for beskyttelsesniveauet.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist den 6. juli 2022.

### ITD

ITD støtter forslaget om at indføre midlertidige foranstaltninger vedrørende førerdokumenter. Vi er enige i, at det i lyset af krigen i Ukraine er vigtigt, at ukrainere, der er flygtet ud af landet, får mulighed for at indgå på det europæiske arbejdsmarked.

Det europæiske arbejdsmarked er i øjeblikket kendetegnet af en historisk stor mangel på lastbilchauffører, hvilket er medvirkende til, at vi befinder os i en forsyningskrise, som driver inflationen op.

Samtidig er der i øjeblikket store udfordringer med eksport af varer fra Ukraine, hvor det ikke er muligt at anvende de traditionelle transportruter, hvorfor det er nødvendigt at flytte dele af transporten fra Sortehavet, så den i stedet går gennem EU's område. Denne transport er udfordret af de store kapacitetsudfordringer, der er i transportsektoren, og her vil ukrainske chauffører kunne hjælpe til.



I forbindelse med den igangværende debat om løsninger på den historisk store chaufførmangel, har vi samtidig noteret os, at regeringen har en stor skepsis overfor anvendelsen af chauffører fra tredjelande. Dette blev bekræftet af transportminister Trine Bramsen på TTE-rådsmødet den 3. juni 2022, hvor ministeren advarede om brugen af chauffører fra tredjelande.

Det følger af reglerne om fri bevægelighed for tjenesteydelser, at virksomheder kan anvende tredjelandsborgere med gyldig arbejds- og opholdstilladelse til at udføre opgaver midlertidigt i andre medlemslande.

På lige præcis vejtransportområdet udstedes der attester (førerattester), der attesterer, at en tredjelandsborger har gyldig arbejds- og opholdstilladelse i det medlemsland, hvor borgeren er ansat.

Der føres statistik over disse tilladelser, som udstedes på baggrund af EU-regler, mens adgangen til de enkelte medlemslandes arbejdsmarked i højere grad falder under national kompetence, hvor Danmark blandt andet står udenfor en række af de fælles EU-regler om adgang for borgere fra tredjelande på grund af retsforbeholdet.

Selvom ITD støtter, at der vedtages en midlertidig ordning, hvor der sker en gensidig anerkendelse af dokumenter udstedt i Ukraine, så er det dog vigtigt, at en sådan ordning ledsages af en effektiv kontrol, da der er risiko for svindel med dokumenter. Det fremgår ikke tilstrækkeligt at forslaget, hvordan man vil bekæmpe mulighederne for svindel.

Det er særligt vigtigt af hensyn til trafiksikkerheden og af hensyn til at sikre fair og lige konkurrencevilkår, at der ikke foregår svindel med den foreslåede ordning.

ITD mener derfor, at hvis ordningen vedtages, så bør der ske en tæt overvågning af gennemførslen og kontrollen af ordningen i medlemslandene.

Denne kontrol og overvågning bør løbende diskuteres i det udvalg af eksperter, som er nedsat i medfør af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej.

Dansk Erhverv



Vi finder, at forslaget dels afhjælper administrative udfordringer for personer, der er flygtet fra krigen i Ukraine og dels vil afhjælpe den chaufførmangel, der pt. eksisterer i EU. På den baggrund kan vi støtte forslaget.

Dansk Erhverv skal dog anføre følgende med hensyn til ukrainske chauffører, der er rejst ud af Ukraine som følge af krigen, og som dermed er omfattet af reglerne om midlertidig beskyttelse. Disse chauffører kan opnå opholdstilladelse i EU i medfør af disse regler, men de bliver muligvis begrænset til kun at måtte bevæge sig inden for Schengenlande 90 dage inden for en periode på 180 dage, når de får opholdstilladelse i EU.

Vi er bekendt med, at denne problemstilling ikke nødvendigvis ligger inden for Transportministeriets ressort, men da den er relevant for begge ovennævnte hensyn til dels ukrainerne, dels erhvervslivets arbejdskraftbehov medtages den heri.

#### DI Transport

DI Transport finder Kommissionens udspil hensigtsmæssigt og på linje med de yderligere tiltag Kommissionen har foretaget for at støtte Ukraine under den nuværende krise.

DI Støtter Kommissionens bemærkninger, om at det som skitseret i handlingsplanen om solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine og i betragtning af situationen, bør adgangen for erhvervschauffører fra Ukraine til beskæftigelse i Den Europæiske Union lettes ved at fastlægge specifikke regler for udstedelse af kvalifikationsbeviser til ukrainske erhvervschauffører. På baggrund af den generelle mangel på lastbilchauffører bør alternative logistiske forbindelser mellem EU og Ukraine og Ukraines fortsatte adgang til landets eksportmarkeder styrkes som en reaktion på den nuværende blokade af landets havne ved Sortehavet.

Det europæiske vejgodstransporterhverv oplever for tiden store udfordringer med mangel på kapacitet og mangel på chauffører. Set i det lys giver Kommissionens initiativ også god mening.

DI Transport er enig i at det skønnes hensigtsmæssigt med en fælles EU-ramme for anerkendelse af kørekort, der er udstedt af Ukraine, og som indehaves af personer, der nyder midlertidig beskyttelse eller tilstrækkelig beskyttelse i henhold til national ret.



DI Transport støtter desuden de foranstaltninger, der foreslås i teksten fsva den midlertidige karakter af initiativet og de tiltag der beskrives for at forebygge svig og forfalskning.

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

De øvrige EU-lande har generelt støttet op om forslaget.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen bakker op om Europa-Kommissionens fokus på at udvise solidaritet med Ukraine, som er stærkt udfordret på alle parametre af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression i Ukraine.

Regeringen mener desuden, at aftalen ikke bør skabe præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen på vejtransportområdet.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 5. juli 2022.